

1971 அக்டோபர் 25]

Summer schools

* 48 Q.—THIRU S. SANGUMUTHU THEVAR: Will the Hon. the Minister for Education and Local Administration be pleased to state—

(a) whether the University Grants Commission has sponsored summer schools in this State in this year; and

(b) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் :

(அ) ஆம்.

(இ) சென்னைப் பல்கலைக் கழக வட்டாரத்தில் ஒன்பது கோடைக்காலப் பயிற்சி நிலையங்களும், மதுரைப் பல்கலைக் கழக வட்டாரத்தில் நான்கு நிலையங்களும் பல்கலைக் கழக மானியக் குழுவால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு நடத்தப் பட்டன.

திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் : தலைவர் அவர்களே, பல்கலைக்கழகத்தினால் இப்படிப்பட்ட கோடைக்காலப் பயிற்சி நிலையங்கள் நடத்தப்படுவதைப்போல பள்ளிகளிலும் நடத்துவதற்கு அரசுக்கு ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, பல்கலைக் கழக மானியக் குழு பல்கலைக்கழகத்தைப் பொருத்துத்தான் பயிற்சி வகுப்பை நடத்தும். அந்த வகையில் சென்னைப் பல்கலைக்கழக வட்டாரத்தில் ஒன்பது கோடைக்காலப் பயிற்சி நிலையங்களும், மதுரைப் பல்கலைக் கழக வட்டாரத்தில் நான்கு நிலையங்களும் நடத்தப்பட்டன. ஆனால், உயர்நிலைப்பள்ளிகள் மற்றும் துவக்கப் பள்ளிகளைப் பொருத்து, இந்த மாநில அரசே ஆங்காங்கு கோடை காலப் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தி வருகின்றது. ஆகவே, பல்கலைக் கழக மானியக் குழு பள்ளிகளைப் பொறுத்து பொறுப்பினை ஏற்றுக்கொள்ளாது. கல்லூரியைப் பொறுத்துத்தான் அது பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்ளும்.

திரு. ஆ. பார்த்தாமன் : தலைவர் அவர்களே, இப்படி நடத்தப்படுகிற கோடைக்காலப் பயிற்சி நிலையங்களில் எந்த எந்த துறைகளில் பயிற்சி அளிக்கப்படும் என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அதன் விவரம் பின்வருமாறு :—

(1) Summer Institute in Physics (Special) (All-India Institute) at the A.C. College of Technology, Madras;

(2) Summer Institute in Micro and Semi-micro analysis (All-India Institute) at the A.C. College of Technology, Madras;

(3) Summer Institute in Mathematics (All-India Institute) at the Ramanujam Institute for advanced study in Mathematics (i.e., Department of Mathematics of the University);

(4) Summer Institute in Mathematics for school teachers at Sri Pushpam College, Poondi;

(5) Summer Institute in Biology for school teachers at the Madras Christian College, Tambaram;

[1971 அக்டோபர் 25]

(6) Summer Institute in Physics for school teachers at St. Joseph's College, Tiruchirappalli;

(7) Summer Institute in Chemistry for school teachers at Pachaiyappa's College, Madras;

(8) Summer Institute in Biology for school teachers at Jamal Mohammed College, Tiruchirappalli; and

(9) Summer Institute in Physics for school teachers at the Madras Christian College, Tambaram.

மேற்கண்ட கோடை கால பயிற்சி நிலையங்கள் சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் பல்கலைக்கழக மானியக் குழுவின் 1971-72-ம் ஆண்டிற்கு அனுமதிக்கப்பட்டன.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சங்குமுத்து தேவர் அவர்கள் முதலில் கேட்ட கேள்வியைப் பொறுத்த வரையில், பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும் சேர்த்து இந்தப் பயிற்சி வகுப்பு மேற்கண்ட ஒரு சில இடங்களில் நடத்தி வருகிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டுக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: May I know from the Hon. Minister for Education whether when such summer schools are conducted the same teachers will be appointed or specialists appointed and paid specially?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே வேலை பார்த்து வருகின்ற ஆசிரியர்களுக்குத்தான் மேலும் பயிற்சி அளிக்கும் முயற்சி மேற்கொள்ளப்படுகிறது. ஏற்கனவே வேலையில் இருக்கிறவர்களுக்குத்தான் இந்தப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

அறிஞர் அண்ணா கலைக்கல்லூரி மாணவிகள் வேலை நிறுத்தம்

* 49. வினா—திரு. கே. ஏ. வகாப்: மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) 12-7-71 அன்று வாலாஜா அறிஞர் அண்ணா கலைக்கல்லூரியில் மாணவிகள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனரா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) ஆம்.

(இ) விடுதித் துணைக் காப்பாளரின் மாற்றுதலை எதிர்த்து விடுதி மாணவிகள் வகுப்புக்குச் செல்ல மறுத்தனர். விடுதித் துணைக் காப்பாளர் பதவி உயர்வில் மாற்றுதலாகியுள்ளார் என்பது மாணவிகளுக்கு விளக்கப்பட்ட பின் அவர்கள் அமைதியாக வகுப்புக்குச் சென்றனர்.

திரு. கே. ஏ. வகாப்: தலைவர் அவர்களே, இப்படி பெண்கள் கல்லூரிகளிலும் வேலை நிறுத்தம் செய்கின்ற பழக்கம் வந்துவிட்டதன் காரணமாக சிறுசிறு காரணங்களுக்கெல்லாம் இப்பொழுது வேலை நிறுத்தம் என்று வருகின்ற நிலையைப் போக்குவதற்கும் கல்லூரிகளில் அமைதி, ஒழுக்கம் ஆகியவை நிலவ வேண்டும் என்பதைக் கருதியும் மாணவ மாணவியர் இனிமேல் ஸ்ட்ரைக் செய்யக்கூடாது என்று சட்டம் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா?

1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுவதைப் போன்று சட்டம் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய ஒன்றல்ல இது. ஆகவே, கல்லூரி முதல்வரும் மற்றவர்களும் மாணவ மாணவியர்களுக்கு நிலைமைகளை எடுத்து விளக்கக்கூடிய சூழ்நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். அது வேலை நிறுத்தம் அல்ல. ஆசிரியர்கள் செய்தால் அது வேலை நிறுத்தம்; மாணவ மாணவியர் செய்தால் அது படிப்பு நிறுத்தமே தவிர, வேலை நிறுத்தம் ஆகாது. படிப்பு நிறுத்தத்தின் மூலம் ஏற்படும் கேட்டை அவர்களுக்கு உணர்த்த வேண்டியதில்லை. அதிலுள்ள பிரச்சினைகளை ஆராய்ந்து அதில் தெளிவு ஏற்படச் செய்ய ஒரு குழு அமைப்பது நலம் தரும். கல்லூரியிலிருக்கும் பேராசிரியர்கள், பெற்றோர்கள், மாணவ மாணவியருடைய பிரதிநிதிகள் மூவர் இருந்து இந்தப் பிரச்சினையை முதலில் ஆராய்ந்து அங்கேயே தீர்க்கப்படும் சூழ்நிலை ஒவ்வொரு கல்லூரிக்கும் ஏற்படவேண்டும் என்ற முறை மேற்கொள்ளப்படுகிறது. அதற்கும் மீறி வந்தால் அதற்குப் பிறகு கவனித்துக்கொள்ளலாம்.

இந்தக் கல்லூரியைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு தமிழ் ட்யூட்ரர் விடுதித் துணைக் காப்பாளராக இருந்தார். ட்யூட்ராக இருந்தவர், அஸிஸ்டென்ட் ப்ரொஃபஸராக, அஸிஸ்டென்ட் ப்ரொபஸர் வேலையினை—வேலை உயர்வின் காரணமாக—ஏற்றுக்கொள்ளச் சென்ற நிலையில், அதைப் புரிந்துகொள்ளாத காரணத்தால், அவரை வேண்டுமென்றே மாற்றிவிட்டார்கள் என்று நினைத்து, மாணவிகள் காலை நேரத்தில் படிப்பு நிறுத்தம் செய்தார்கள். பிறகு, கல்லூரி முதல்வர் போய் விளக்கம் தந்தார். அதன்பின் மாணவிகள் வருப்புக்கு வந்துவிட்டார்கள். ஆனால், அப்படிப்பட்ட நிலை ஏற்படுவது வருந்தத்தக்கதுதான். அதைத் தவிர்க்க எல்லா வகையிலும் முயற்சி எடுக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். சட்டம் செய்வதன்மூலம் அதைத் தவிர்க்க முடியாது.

நகராட்சிகளில் பின்தங்கிய வகுப்பினர்களுக்கு தனி இடங்கள்

* 50. வினா—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

சுவரத் தொழிலாளர்கள், சலவைத் தொழிலாளர்கள், மாண்பாண்டத் தொழிலாளர்கள் ஆகிய மிகவும் பின்தங்கிய சமுதாயத்தினருக்கு நகராட்சித் தேர்தல்களில் தனி இடங்கள் ஒதுக்கித்தர அரசு மேற்கொண்டுள்ள முயற்சிகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தற்போதுள்ள சட்ட விதி முறைகளில் பின்தங்கிய அல்லது மிகவும் பின்தங்கிய சமுதாயத்தினருக்கு நகராட்சித் தேர்தல்களில் தனி இடங்கள் ஒதுக்கித்தர வகை செய்யப்படவில்லை.

Sanitary Inspectors in Municipalities

* 51 Q.—THIRU S. SANGUMUTHU THEVAR : Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state—

(a) whether Senior Sanitary Inspectors are to be appointed as Health Officers in Municipalities; and

(b) if so, the details thereof?

[1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, (அ) & (இ) : சீனியர் சானிடேரி இன்ஸ்பெக்டர் போன்ற பதவிகளில் இருப்பவர்களை ஹெல்த் ஆபீஸர்களாக நியமிப்பதற்கான செயற்குறிப்பு ஏதுவும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் : தலைவர் அவர்களே, இம்மாதிரி இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு உள்ள கல்வித் திறனைப் பொறுத்தாவது பதவி உயர்வு கொடுக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, ஹெல்த் ஆபீஸர்கள் என்று நகராட்சி மன்றங்களிலே அமர்த்தப்படுகின்றவர்களுக்குத் தேவையான கல்வி நிலைகள் இருந்தாக வேண்டியிருக்கிறது. டாக்டருக்குப் படித்த பிறகு கூட ஒரு ஆண்டுக்காலம் ஹெல்த் ஆபீஸராக இருந்து அதில் பயிற்சி பெறுவதற்கான ஏற்பாடு இருக்கின்றது. அப்படிப் பயிற்சிபெற்றவர்கள் வராத காரணத்தினால் 1962-லே ஒரு விதிமுறை ஏற்படுத்தப்பட்டு அதன்படி சானிடேரி இன்ஸ்பெக்டர்களில் சீனியராக இருக்கின்றவர்கள் சீனியர் ஆபீஸராக நியமிக்கப்பட்டார்கள். அண்மையில் 18 நகரசபைகளிலே—அப்படி சானிடேரி இன்ஸ்பெக்டர்களிலே இருந்து சீனியர் ஆபீஸர்களாகப் பணியாற்றக்கூடியவர்கள் இருக்கின்ற இடங்களுக்கு—டாக்டராகத் தகுதி பெற்றவர்களுக்குத்தான் ஹெல்த் ஆபீஸராகப் பதவி உயர்வு கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. மேலும் 9 இடங்களுக்கு அவர்கள் இன்னும் போடப்படாமல் இருக்கிறார்கள். அங்கேயும் ஹெல்த் ஆபீஸர் சிறப்பு நிலை கொடுக்கக்கூடிய வகையிலே முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுவருகின்றன. திரும்பவும் சானிடேரி இன்ஸ்பெக்டர்களைக்கொண்டு ஹெல்த் ஆபீஸர்களாக நியமிக்கக் கூடிய வாய்ப்பு இல்லை.

குடும்பக் கட்டுப்பாட்டிற்கு பரிகசுகள்

* 52. வினா—**திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தினை ஊக்குவிக்க பரிகசுக முறைகளைக் கையாள அரசு திட்டமிட்டுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : ஆம். பேரவையின் முன் விவர அறிக்கையொன்று @ வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தலைவர் அவர்களே, அண்மையிலே வடஆற்காடு மாவட்டத்திலே இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு விஷயத்திலே பஞ்சாயத்து யூனியன் பள்ளிகளில் வேலைசெய்யும் ஆசிரியர்களைக் கட்டாயமாகக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு வேலை செய்யவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்தப்பட்டதாக மேலவை உறுப்பினர் ஒருவர் வேலூரிலே பேசியிருக்கிறார். அதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களுக்கு விவரம் தெரியுமா? என்னுடைய தொகுதியிலே வாணியம்பாடியிலே கல்யாணம் ஆகாதவருக்குக் கட்டாயமாக குடும்பக் கட்டுப்பாடு அறுவைச் சிகிச்சை செய்யப்பட்டு அவர் இறந்துவிட்டதான தகவல் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா?

@ 385-393 -ம் பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1971 அக்டோபர் 25]

அப்படியிருந்தாலும், இனிமேலாவது அப்படி நடக்காமல் இருக்கக்கூடிய வகையில் அற்றை யெல்லாம் தடுப்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருவார்களா என்று விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, சில உண்மைகள், சில நடவடிக்கைகள் மக்களுக்குப் புரியாதபோதும், சில நடவடிக்கைகள் மனத்திற்கு மகிழ்ச்சியளிக்காதபோதும் தவறான எண்ணங்களோடு அவற்றைப் பற்றிப் பேசுவது இயல்பாக இருந்து வருகிறது. உண்மையிலேயே ஆசிரியர்கள் உள்ளத்திலே குடும்பக் கட்டுப்பாடுத் திட்டம் நிறைவேற்றவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு அவர்கள் ஒத்துழைக்கவேண்டுமென்று மேலதிகாரிகள் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டாலும், மேலதிகாரிகள் அப்படித் கேட்டுக்கொள்வதால் அதற்குக் கட்டாயம் என்ற பெயர் தரப்பட்டு விடுகின்றது. நம்மைக் கட்டாயப் படுத்துவதற்கோ வற்புறுத்துவதற்கோ எந்தவிதமான நியாயமும் கிடையாது என்றுகூட அவர்களே சொல்லிவிடமுடியும். மேலதிகாரிகள் அவ்வாறு கேட்டுக்கொள்வதால் அவர்கள் கட்டாயப்படுத்தப்படுகிறார்கள் என்று கூறப் படுகிறது. அந்த நிபந்தனையே வேண்டாம் என்று இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்னாலே நான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடத்திலே தெரிவித்திருக்கிறேன். நாட்டுக்காகச் சிலபல பணிகளைச் செய்வதற்கு அவரவர்களுக்குக் கடமையிருக்கிறது. அந்தக் கடமையுணர்ச்சி சமுதாயத்திலே குறைந்திருக்கிறபோது இப்படி மாறுபட்ட எண்ணங்கள் தோற்றுவிக்கப்படுகின்றன, அதிலேகூட சிலருக்கு அக்கறை இருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய தொகுதியிலே கல்யாணம் ஆகாத வளுக்கு அறுவைச் சிகிச்சை செய்யப்பட்டு அதனால் அவர் இறந்துவிட்டார் என்ற தகவலைத் தெரிவித்தார். திருமணம் ஆகாதவர்களே திருமணம் ஆனவர்களாகத் தங்களைச் சொல்லிக் கொண்டு அறுவைச் சிகிச்சை செய்து கொண்டு 30 ரூபாய், 40 ரூபாய் பெறுகிற தவறான வழக்கம் இருக்கிறது. திருமணம் ஆகாதவர்கள் செய்தால் இறந்துபோவார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. இம்மாதிரி அறுவைச் சிகிச்சை செய்துகொண்டவர்கள் யாராக இருந்தாலும் 6 நாட்கள் கட்டாயமாகத் தங்கியிருந்து பூரணசிகிச்சை பெற்ற தற்குப் பிறகுதான் வீட்டுக்குச் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆறு நாட்கள் கட்டாயமாகத் தங்கிப் பூரண சிகிச்சை பெற்று பூரண குணம் பெற்றதற்குப் பிறகுதான் திரும்பிச் செல்லவேண்டுமென்று பலருக்கு வலியுறுத்தப்படுகிறது. கனம் அங்கத்தினர் கூறுவதுபோன்ற தனிப்பட்ட நிகழ்ச்சி ஏதாவது இருக்குமானால் அந்த விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, பேமிலி பிளானிங் சம்பந்தமாகப் பிரச்சாரம் செய்து அனுகூலத்தையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்வதற்காக ஆண்டுதோறும் செப்டம்பர் மாதத்திலே இரண்டு வார காலம் விழா மாதிரியாக ஏற்பாடு செய்ததாக இந்தக் குறிப்பிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி இந்த ஆண்டிலே நடத்தப்பட்ட விழாவின் மூலமாக ஏற்பட்ட அனுபவங்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்ல முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சி செப்டம்பர் மாதத்தில் 15 நாட்கள் போதவில்லை என்ற காரணத்தினால் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒரு மாதம் பிரச்சாரம் செய்வதற்காகவும், ஒரு மாதம் அறுவைச் சிகிச்சை செய்வதற்காகவும் என்று நிர்ணயம்

[1971 அக்டோபர் 25]

யிக்கப்பட்டு அண்மையிலே 4, 5 மாவட்டங்களில் 50 ஆயிரம் பேர்களுக்கு அறுவைச் சிகிச்சை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. தஞ்சை மாவட்டத்திலே இரண்டு முறைகள் நடத்தப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டாவது முறையாக நவம்பர் மாதத்திலே தொடங்கி இந்த ஆண்டிலே ஐயாயிரம், ஆறு ஆயிரம் என்ற அளவிலே இருப்பதை 10 ஆயிரம் என்ற அளவுக்குச் செய்துகொள்ளக்கூடிய முறையிலே முயற்சிகள் செய்யப்பட்டுவருகின்றன. அண்மையிலே இதிலே ஒரு புது ஊக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அது நாட்டுக்கு நல்லதை விளைவிக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. மு. சுருளிவேல் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு திட்டத்தின்கீழ் ஏற்றவர்களுக்குப் பரிசு வழங்குகின்றபொழுது எல்லோருக்கும் ஒரே சீராகப் பரிசு வழங்காமல்—படித்தவர்கள் இந்த விஷயத்தை உணர்ந்திருக்கின்ற காரணத்தினாலே—படிக்காத கிராமப்புற விவசாயிகளுக்குச் சிறப்புப் பரிசுகள் கொடுக்கக்கூடிய வகையில் திட்டம் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வியிலே பரிசு என்பது அவரவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற உதவித் தொகை ஈட்டுத் தொகை அல்ல; உதவித் தொகை, ஈட்டுத் தொகை என்பது எல்லாம் அறுவைச் சிகிச்சை செய்து ஆறுநாட்கள் அங்கே தங்கியிருக்கின்ற நேரத்தில் அவர்கள் தங்களுடைய பணிகளைச் செய்யமுடியாத காரணத்தினாலே அவை வழங்கப்படுகின்றன. பரிசுத் தொகை என்று கூறப்படுவது அதிலே ஊக்கம் ஏற்படுத்துவதற்காக ஒரு போட்டி மனப்பான்மையை—நம்முடைய பகுதியிலே அதிகமாக செய்திருக்கிறோம்—என்ற வகையிலே போட்டி மனப்பான்மையை உண்டாக்கக்கூடிய வகையிலே கவர்ச்சிக்காகத்தான் தரப்படுவதாகும். எல்லோருக்கும் தரப்படுவதல்ல, எல்லோருக்கும் தரப்படுவது என்றால் அது பரிசல்ல. போட்டியை உருவாக்கி இதிலே ஊக்கத்தை ஏற்படுத்தவும் கவர்ச்சியை உண்டாக்கவும்தான் நிறைவேற்றப்படுகின்ற ஒன்றாகும்.

திரு. கோவை செழியன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தை ஒரு குறிப்பிட்ட மதத்தைச் சார்ந்தவர்கள் மட்டும்தான் அமல் படுத்தி வருகிறார்கள். மற்ற மதத்தைச் சார்ந்தவர்கள் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் ஈடுபாடு கொள்வதில்லை. ஆகவே 3, குழந்தைகள் பெறும் யாராகயிருந்தாலும் அவர்களுக்கு வரிபோடுவது என்ற முறையைக் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, ஒரு மதத்தைச் சார்ந்தவர்கள்தான் ஈடுபாடு கொள்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். மதத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் தங்களுடைய மனப்பான்மையிலிருந்து விலகாமல் உள்ள நிலையில் இந்துக்களில்கூட சிலர் ஆர்வம் காட்டுவதில்லை. ஆனால் முஸ்லீம் களாகவோ, கிறிஸ்தவர்களாகவோ இருப்பவர்களில்கூட தெளிவற்ற நிலையிலிருந்து மாறி, மதப்பற்றிலிருந்து சற்று விலகி இதை ஏற்றுக்கொள்ள பலர் முன் வந்திருக்கிறார்கள். முன்பு குடியரசுத் தலைவராயிருந்த டாக்டர் ஜாகிர் உசேன் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட குடும்பக் கட்டுப்பாடு நாட்டுக்குத் தேவை என்று அவர்களேகூடத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்து, முஸ்லீம் என்பது அல்ல, அவரவர்கள் மனப்பான்மையைப் பொறுத்ததாக இது

1971 அக்டோபர் 25]

இருக்கிறது. உள்ளபடி 3 குழந்தைகள் பெறுவது தவறு என்று அறிவுரை கூறலாமே தவிர, அதற்கு வரிபோட ஆரம்பித்தால் வரி விலக்கிற்குப் பலர் வேண்டுகோள் விடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படும். அதற்கு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களேகூட தலைமை வகிப்பாரோ என்ற சந்தேகமும் இருக்கிறது.

திரு. தொ. ப. சீனிவாசன் : தலைவரவர்களே, குடும்பக் கட்டுப்பாடு சம்பந்தமாக அமைச்சரவர்கள் பதில் அளிக்கும்பொழுது ஆசிரியர்களைப் பயன்படுத்துவது சம்பந்தமாக விளக்கங்களைக் கூறினார்கள். பரவலாக கிராமப்புறங்களில் ஆசிரியர்கள் அன்றாடம் பழகும் காரணத்தால் அரசு எண்ணுகின்ற எண்ணத்தை நிறைவேற்றும்வகையில் அவைகளை எடுத்துச் சொல்லிவருகிறார்கள். ஆனாலும் கிராமப்புறங்களிலுள்ள மக்களிடையே ஒருவிதமான அச்ச உணர்வும், ஒருசில குறைபாடுகளும் இருப்பதாகப் பயப் படுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட குறைகளைச் சரியாகக் கண்டறிய வட்ட ரீதியில், மாவட்ட ரீதியில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவர் களையும் கொண்ட குழுவை அமைக்க அரசுக்கு எண்ணம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, எதிர்காலத்தில் மக்களிடையே இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடுத் திட்டம் செம்மையாகப் பரவ சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவர்களையும் அரசு நம்பியிருக்கிறது.

திரு. கா. காளிமுத்து : தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்தின் கீழ், நீண்ட காலமாகத் திருமணம் ஆகாமல் இருக்கும் பிரம்மச்சரியத்தை கடைப்பிடிக்கின்றவர்களுக்குப் பரிசு வழங்கும் திட்டம் உண்டா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, பிரம்மச்சரியம் இரண்டு காரணங்களால் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றது, ஒன்று மன உறுதியினால். மற்றொன்று, கையாலாகாத நிலைமையினால்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : தலைவரவர்களே, நாட்டு நிலைமையை உத்தேசித்து மக்கள் தொகையைக் கட்டுப்படுத்துவது மிகமிக அவசியமாக இருக்கிறது. ஆகவே, வளர்ந்துவரும் மக்கள்தொகையைக் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம், இந்தக் குடும்ப நலத் திட்டத்திற்குப் பரிசு கொடுப்பது என்ற முறையை மாற்றி, கட்டாயமாக குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தை ஒவ்வொருவரும் கொள்ள வேண்டுமென்ற முறையிலே, இரண்டு குழந்தைகளுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்ற சட்டத்தைக் கொண்டுவர அரசு முயற்சியெடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, அப்படிப்பட்ட சட்டத்தைப்பற்றி மிக ஆழமாகப் பரிசீலிக்கவேண்டும். சமுதாயத்திலுள்ள பல்வேறு மக்களுடைய தனி உரிமை பாதிக்கப்படுகிறது என்ற நிலைமை ஏற்படும். ஆகவே, அதற்குத் தேவையான பொதுக் கருத்தை உருவாக்குவதில் நாம் அக்கறை காட்ட வேண்டும்.

திரு. எம். செல்வராஜ் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைக் கவர்ச்சிகரமாக ஆக்கினால் நாட்டு மக்கள் அதைப் பின்பற்றுவார்கள். எனவே அவர்களுக்கு முன்னோடியாக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், அமைச்சர்களும்

[1971 அக்டோபர் 26]

இதுவரை யார் யார் கருத்தடை செய்து கொள்ளாமல் இருக்கிறார்களோ அவர்களெல்லாம் அதுவை சிகிச்சை செய்து கொள்ள இந்த அரசு வழி செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, எல்லோருக்கும் உள்ள உரிமையில் முதல் சலுகை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், அமைச்சர்களுக்கும் தான். ஆகவே இதைச் செய்துகொள்ளுபவர்களுக்கு வரவேற்பு கொடுக்கலாம், வாழ்த்துப் பத்திரம்கூட வழங்கலாம். எனவே தாராளமாகச் செய்து கொள்ளலாம்.

திரு. நா.விராசாமி : தலைவரவர்களே, இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தை ஊக்குவிப்பதற்காக அரசாங்கம் மாவட்டங்களுக்கும், ஒன்றியங்களுக்கும் பரிசுகள் அளிக்கிறது. இதை இன்னும் அதிகமாக ஊக்குவிக்க "கேர்" நிறுவனம் முன்வருவதாக நான் அறிகிறேன். எனவே அதை அரசாங்கம் அணுகியிருக்கிறதா? அப்படியானால் விவரம் என்ன? என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, கோளாவிலே ஒரு இடத்திலே நடைபெற்றதாக அறிகிறேன். அவர்களுடைய உதவியைக் கேட்க நம்முடைய அரசாங்கம் அணுகியது. ஆனால் அவர்கள் இந்த ஆண்டுதான் உதவ முடியும் என்று தெரிவித்தார்கள். அடுத்த ஆண்டு பரிசீலிக்கும் என்று சொல்லியிருப்பதாக நான் அறிகிறேன். இதை உறுதிப்படுத்த பின்னர்தான் இயலும்.

திரு. எம். முத்தையா : தலைவரவர்களே அதுவை சிகிச்சை செய்துக் கொள்ளும் நபர் ஒன்றுக்கு 30 ரூபாய் அளிப்பதாக அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். ஆனால் அவர்களுக்கு மொத்தம் நபர் ஒன்றுக்குச் செலவாகும் தொகை 300 ரூபாய் என்று சொல்லப்படுகிறதே. எனவே அவர்களுக்கு 150 ரூபாயாவது கொடுக்க அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, அதுவை சிகிச்சை செய்து கொள்பவர்களுக்காக ஆகும் செலவு 300 ரூபாய் அல்ல. ஆனால் மொத்தமாக குடும்ப நலத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் அமைப்புகள், நிர்வாகங்கள், ஆங்காங்குள்ள மருத்துவமனைகள் போன்ற இவைகளுக்காக அந்த 300 ரூபாய் என்பது கணக்கு. ஆனால் அதுவை சிகிச்சை செய்து கொள்பவர்களுக்கு வழங்கப்படுவதைத் தவிர, 10 ரூபாய் அழைத்து, வருபவர்களுக்கு தரப்படுகிறது. தவிரவும், அவர்கள் அங்கே தங்கியிருக்கக்கூடிய நேரத்தில் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படும் உணவு முதலியவை களுக்காக 30 ரூபாயும் சில நேரங்களில் 50 ரூபாயும் ஆகிறது. ஏறத்தாழ 80 ரூபாய், 90 ரூபாய் அளவிற்கு சிகிச்சையைச் செய்து கொள்பவர்களுக்குச் செலவாகிக்கொண்டு போகிறது. எனவே 150 ரூபாய் வழங்குவது என்பது இயலாது. உண்மையாகவே, இது அவர்களுக்கு உதவி செய்யும் திட்டமே அல்ல, அவர்கள் இதைக் கெடுதல் செய்யும் திட்டம் அல்ல என்பதை உணராத காரணத்தினால் இந்தத் தொகை அளிக்கப்படுகிறது. இதில் 30 ரூபாய் என்பது முக்கியமல்ல. அவர்களுக்கு அந்த 6 நாட்களுக்குக் கிடைக்கக்கூடிய வருமானத்தை ஈடுசெய்வதுதான் அதன் நோக்கமே தவிர இது நஷ்ட ஈடு அல்ல.

1971 அக்டோபர் 25]

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : தலைவரவர்களே, பஞ்சாப் மாநிலத்தில் இந்தத் துறை விலே ஈடுபட்டிருக்கும், பணியாற்றிருக்கும் மருத்துவ நிபுணர்களுக்கும் பரிசு கள் வழங்குகிறார்கள். தமிழக அரசு மருத்துவ நிபுணர்களுக்கு மட்டும் பரிசு களை வழங்காமல் இந்தத் துறையை வெற்றிகரமாக நடைபெறச் செய்யும் விளம் பரப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் பரிசுகளை வழங்க ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, இதிலே பல்வேறு வகை யான பரிசுகள் இருக்கின்றன. முழுவதையும் பரிசிலை செய்து பார்த்து விட்டு அங்கத்தினர் அவர்கள் ஆலோசனை கூறுவது நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். ஏனென்றால் மாவட்டங்களிலுள்ள நிலையங்கள் என்பது போன்ற பல்வேறு வகையான பரிசுகள் இருப்பதால் இதை இன்னும் விரிவு படுத்த வேண்டுமா என்பது ஆழ்ந்த பரிசீலனைக்குரியதாகும்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தலைவரவர்களே, மத்திய சர்க்கார் இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்திற்கு ஏற்கனவே கொடுத்துள்ள மானியத்தில் இப்பொழுது அதிகமாகக் கொடுக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, ஏற்கனவே வாசக்டமி என்ற அறுவைக்கு 30 ரூபாய், 10 ரூபாய் என்ற விகிதத்திலே மூன்று வழங்கப் பட்டது. இப்பொழுது 'டு பெக்டமி' என்ற, பெண்களுக்குச் செய்யப்படும் சிகிச்சைக்கு, அதுவும் 'டிரான்ஸ் வேஜினல் டுபெக்டமி' அறுவை சிகிச்சைக் காக கேம்புகளில் நடத்தப்படுபவைகளுக்காக என்றால் மேலும் 30, 40 ரூபாய் அளவிற்கு ஒவ்வொரு அறுவைக்கும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது கேம்பு களில் நடைபெறும் திட்டமாக இருப்பதால் எல்லா இடங்களிலும் விரிவுபடுத்த முடியாது. சிறந்த நிபுணர்களைக் கொண்டதான் அது நடத்தப்படுகிறது.

திரு. பெ. மலைச்சாமி : தலைவரவர்களே, குடும்பக் கட்டுப்பாடு செய்து கொள்ளும் பெண்ணுக்குச் சேலையும், ஆண்களுக்கு வேட்டி சட்டையும் கொடுக்க அரசு முன்வந்தால் அக்கறையோடு மக்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்ற கருத்து இருக்கிறதே, அரசு இதைப் பரிசீலிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, ஒவ்வொரு மாவட்டத் திலேயும் உள்ள நிலைமைகளுக்கேற்ப மாவட்ட ஆட்சியாளர்களால் அது தீர்மானிக்கப்பட்டு அரசாங்கத்தினுடைய அனுமதியோடு சில இடங்களில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது.

திரு. தி. பொன்னுமலை : தலைவரவர்களே, குடும்பக் கட்டுப்பாடு சம்பந்தமாக ஆண்களைவிட பெண்கள்தான் அதிகமாகக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு செய்து கொள்ள முன் வருகிறார்கள். எனவே அவர்களுக்குப் பரிசு கொடுத்து ஊக்குவிக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, அவர்களுக்கும் சிறப்பு வசதிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. பரிசுத் திட்டத்திலே அவர்களும் இடம் பெற முடியும் என்றே நான் நம்புகிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25]

திரு. எம். கரேந்திரன் : சார், குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்திற்கேற்ப கருச்சிதைவு செய்து கொள்வதைச் சட்டபூர்வமாக அனுமதிக்கப்பட வேண்டுமென்ற ஆலோசனை இருந்ததே, இது இப்பொழுது எந்த நிலையில் இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, நாடாளுமன்றத்தில் கருச்சிதைவுப்பற்றி ஒரு சட்டம் நிறைவேறியிருக்கிறது. சில விதிமுறை யொட்டி கருச்சிதைவு ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

Poultry Units in rural areas

* 53 Q.—THIRU B. VEKATASWAMY : Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to afford financial aid for the expansion of poultry units in large scale in rural areas; and

(b) if so, when the schemes will be implemented?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : (அ) வேளாண்மை மறுநிதி உதவித் திட்டத்தின் நிதி உதவியுடன் இராமநாதபுரம் மாவட்டம், விருதுநகர் கோழி மூட முர வளர்ப்பு வட்டாரப் பகுதியில் கோழி வளர்ப்புக்கான திட்டம் ஒன்றை கால்நடை வளர்ப்புத்துறை இயக்குநர் அனுப்பியுள்ளார்.

(இ) இத்திட்டம், அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. கூடிய விரைவில் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக இத்திட்டம் அனுமதிக்கப்படும்.

மதுரையில் நைலான் வலை தொழிற்சாலை.

* 54 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு அரசின நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா?

மதுரையில் நைலான் வலை தொழிற்சாலை அமைக்க அரசு ஏற்பாடு செய்துள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் திருமதி சத்தியவாணிமுத்து : இல்லை.

கிராம அதிகாரிகள்.

* 55 வினா—திரு. ரா. ரா. முனுசாமி : மாண்புமிகு உணவு-வருவாய்த் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா?

(அ) தமிழகத்தில் உள்ள அரசாங்க அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றும் மணியக்காரர், கணக்கப்பிள்ளை இவர்களை முழு நேர ஊழியராக்க திட்டம் ஏதேனும் தற்சமயம் அரசு பரிசீலனையிலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ச. சங்குமுத்து தேவர் : இம்மாதிரி வேலை பார்ப்பவர்கள் தனியார் கம்பெனிகளில் வேலை பார்க்கலாமா? இவர்கள் பகுதி நேர ஆட்களாக வேலை பார்க்கலாமா?

1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : அரசாங்க உத்தியோகம் தவிர வேறு எங்காவது வேலை பார்க்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்க ஆணை பெற வேண்டும்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : கிராமப் பணியாளர்களாக இருப்பவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக நியமிக்க வேண்டுமென்று அவர்களுடைய மாநாட்டில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. அதே அடிப்படையில் பஞ்சாயத்து பில் கலெக்டர்களாகப் போடுவதிலும், இவர்களையே பில் வசூல் செய்வதற்கும் நியமிப்பதன் மூலம் கூடுதல் வருவாய் கிடைக்குமாதலால் இது பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : இவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக ஏற்றுக் கொள்ளுவதில்லை என்று அரசாங்கம் தீர்மானித்திருக்கிறது. பஞ்சாயத்து பில் கலெக்டர் போடுவதற்கும், இதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. ஊராட்சி வரியை இவர்கள்தான் வசூலிக்க வேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டு இவர்களும் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. அ. ஆறுமுகம் : தற்போது கிராமாதிகாரிகள் நிரந்தரமாக ஒரே கிராமத்தில் இருக்கிறார்கள். அவர்களை மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை கிராமத்தை விட்டு கிராமம் மாற்ற அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : கிராமாதிகாரிகளை நியமிப்பதற்கு குறைந்தபட்ச படிப்பு எஸ்.எஸ்.எல்.சி. வரை வைப்பதற்கான செயற் குறிப்பு முன்பு அரசாங்கத்திடம் இருந்தது. வருங்காலத்தில் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்கள்தான் கிராமாதிகாரிகளாக நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : இப்போதே அதுதான் விதியாக இருக்கிறது. கிராம உத்தியோகஸ்தர்கள் நிரந்தரமாக நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்றால் அவர்கள் 11-வது வகுப்பு தேறி இருக்க வேண்டுமென்று சட்டம் இருக்கிறது. 40 வயதுக்கு உட்பட்டவராக இருக்க வேண்டுமென்றும் விதி இருக்கிறது. கிராமத்தில் எவ்வளவு வசூல் ஆகிறதோ அதற்கு மேல் சொத்து இருக்க வேண்டுமென்றும் விதி இருக்கிறது.

திரு. கா. காளிமுத்து : புதிதாக நியமிக்கப்படுகின்ற கிராம அதிகாரிகளை ஊர் விட்டு ஊர் மாற்றுவதை விட கோட்ட எல்லைக்குள் மாற்றுவதற்கு உத்தரவிடப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தற்சமயம் அந்த யோசனை இல்லை.

திரு. தொ. ப. சீனிவாசன் : புதிதாக கிராம உத்தியோகஸ்தர்களை நியமிக்கும்போது பயிற்சி பெறாதவர்கள் முன்வரும்போது சலுகை அளித்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்களை நியமிக்க அரசு ஆலோசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : எங்காவது பயிற்சி பெற்றவர்கள் கிடைக்கவில்லை என்றால் பயிற்சி பெறாதவர்களுக்கு இருக்கும் தகுதியை வைத்து நியமிக்கப்படுகிறார்கள்.

[1971 அக்டோபர் 28]

திரு. தி. பொன்னுமலை : கிராமாதிகாரிகள் முழு நேர ஊழியர்களாக இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் லோன்களை எல்லாம் வசூல் செய்வதில் கால தாமதமாகிறது. கடன்களை மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு வசூல் செய்வதும், சென்ற ஆண்டுக் கடனை இந்த ஆண்டு, வசூல் செய்வதுமான நிலைமைகள் இருக்கின்றன. கட்டிவிட்டவர்களைக் கூட திரும்பக் கட்டும்படி சொல்லும் நிலை இருக்கிறது. அவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக ஆக்குவதோடு ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஆடிட் செய்ய ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : எங்காவது அப்படி கிராம அதிகாரிகள் தவறு செய்தார்கள் என்றால் அதனை அங்கத்தினர் அவர்கள் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் உள்ள கிராம அதிகாரிகள், சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களாக நியமனம் பெற்றவர்கள் ஓய்வு பெற்ற பிறகு அவர்களுக்குப் பென்ஷன் வழங்கப்படவில்லை. அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. ஆ. பார்த்தாமன் : இந்த கிராமாதிகாரிகள் குவாசி கவர்ன்மென்ட் நியுவனங்களில் பல பொறுப்புகளில் இருக்கிற காரணத்தால் பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தச் சங்கடங்களைத் தவிர்க்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : என்ன சங்கடங்கள் என்று சொல்லவில்லை. சங்கடங்களைத் தெரிவித்தால் அவைகளைப் பற்றி யோசிக்கலாம்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : 'Though these village officers are not permanent Government servants, yet they are hard-working and faithful servants. Considering their faithfulness will the Government consider giving them provident fund or pension benefits?

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGHAM : There is no such proposal now.

பட்டாக்கள் வழங்கல்.

* 56. வினா—திரு. சு. துரைசாமி : மாண்புமிகு உணவு-வருவாய்த் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா?

பட்டாக்கள் வழங்கும் முழு அதிகாரத்தையும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம் ஒப்படைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : இல்லை.

திரு. சு. துரைசாமி : பட்டாக்கள் வழங்குவதில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு முழு அதிகாரமும் இல்லாததன் காரணமாக ரெவின்யூ போர்டுக்கு வந்து நாலైந்து வருஷ காலம் கடந்து விடுகிறது. அந்தக் குறைபாட்டைப் போக்க மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கே பட்டா வழங்குவதன் கான அதிகாரித்தைக் கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: சில ப்ரொகிரெட்டரி புக் என்ட்ரி போட்டிருக்கும் நிலங்கள் தவிர மற்றவற்றுக்கு பட்டா வழங்கும் நிலை இப்போதே இருக்கிறது. ஒவ்வொருவருக்கும் உயர்ந்த அளவு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தாசில்தார் மூன்று ஏக்கர் வரை புஞ்சை நிலமாக இருக்குமானால், ஆயிரம் ரூபாய் மதிப்புக்குக் கீழ் இருக்குமானால் பட்டா வழங்கலாம். ஆர்.டி.ஓ. மூன்று ஏக்கர் புஞ்சை, ஒன்றரை ஏக்கர் நஞ்சை, இரண்டாயிரம் ரூபாய் மதிப்புக்குக் கீழ் இருக்குமானால் பட்டா வழங்கலாம். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் ஐயாயிரம் ரூபாய் மதிப்பு வரை பட்டா வழங்கலாம் என்று அதிகாரம் தரப்பட்டிருக்கிறது. ரெவின்யூ போர்டுக்கு 10,000 ரூபாய் வரை அனுமதி தரப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு மேல் போகுமானால் அரசாங்கத்திற்கு வரவேண்டும்.

திரு. எம். செல்வராஜ்: பட்டா வழங்கும் முறையில் சில நோங்களில் அதிகாரிகளுக்குச் சங்கடம் ஏற்படுகிறது. பொதுவாக, காட்டுப் புறம்போக்கு, காட்டுப் புறம்போக்கு, தோப்புப் புறம்போக்கு பிரயோசனப்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது என்று கருதி பட்டா வழங்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அங்கிருக்கும் வட்ட தாசில்தாரர்களும், ஆர்.டி.ஓ. க்களும் டி-ஆர்.ஓ.வுக்கு எழுதி அவர் வந்து பார்வையிட வேண்டுமென்று இருக்கிறது. இந்த நிலை இல்லாது ஆர்.டி.ஓ. அளவிலேயே பார்த்து உடனடியாகப் பட்டா வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: இவ்வளவு கடுமையான விதிகள் இருந்துமே சில இடங்களில் தவறுகள் நடந்து விடுகின்றன. தவறுகள் நடக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் இந்த விதிகள் இருக்கின்றன.

திரு. கா. காளிமுத்து: ரெவின்யூ அதிகாரிகள் புறம்போக்கு நிலங்களுக்கு காண பட்டா பெற்றுக் கொண்டிருந்தால் அவற்றை திரும்பக் கொடுத்துவிட வேண்டுமென்று அரசு அறிக்கை அனுப்பிய பிறகும், இன்னும் சில அதிகாரிகள் அவற்றைத் திரும்பிக் கொடுக்காமல் இருக்கிறார்கள் என்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: அப்படி இன்னும் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களுக்கு அரசாங்கம் மீண்டும் தாக்கீது அனுப்பி பதில் கிடைத்த பிறகு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: இப்போதுள்ள சில விதிமுறைகள் எல்லாம் பிரிட்டிஷ்காரர் காலத்திலிருந்து வந்தது. இப்போது கால வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப ஆங்காங்கு அதிகமான மக்களுடைய வேலையில்லாப் பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காணும் வகையில் ஆங்காங்குள்ள மாவட்ட கலெக்டருக்கே பட்டா வழங்குவதற்கான முழு அதிகாரத்தையும் கொடுக்க அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: இப்போது இருக்கும் முறையில் சங்கடங்கள் இல்லை, காலதாமதம் ஏற்படுவதாக அரசுக்குத் தகவல் இல்லை. தொடர்ந்து காலதாமதம் இருக்குமானால் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. சு. துரைசாமி: ஏறத்தாழ 1966-ம் ஆண்டுக்கு முன்பாக திருப்பூரில் இருக்கும் குறிப்பிட்ட பகுதியில் மாவட்ட வருவாய்த் துறை அதிகாரி அவர்கள் ஒருநிலருக்குப் பட்டா கொடுத்தார். அதற்கு முன்பு சப் கலெக்டர் முன்னர்

[1971 அக்டோபர் 25]

இரானுவத்தினருக்கு பட்டா கொடுத்தார். இந்த விவகாரம் வருவாய்த் துறைக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் முடிவு எடுக்கப்படவில்லை. இந்த இடைவெளியில் சிலர் வீடு கட்டிக் கொண்டார்கள். இப்போது பட்டா யாருக்கு என்று தெரியவில்லை. ரெவின்யூ போர்டு இதிலே விரைவாக முடிவு எடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: இவ்வளவு சட்டுப்பாடுகள் வைத்திருக்கும்போதே தவறுதல்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதுதான் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னதிலிருந்து தெரிகிறது. இந்தத் தனிப்பட்ட விவகாரத்தைப் பற்றி அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. தொ. ப. சீனிவாசன்: பஞ்சாயத்து தரிசு புறம்போக்கு நிலங்களைத் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குப் பட்டா செய்து கொடுக்க சட்ட விதிமுறை இருக்கிறது. அப்படி பட்டா செய்து கொடுத்ததை நீண்ட நாளைக்கு பிறகு மீண்டும் விற்கும்போது அதே தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குத்தான் விற்க வேண்டுமென்றிருப்பதால் நல்ல விலை கிடைக்கமாட்டேன் என்கிறது. சரியான விலை போகாததால் தாழ்த்தப்பட்டவர் அல்லாத வேறு ஒருவருக்கு விற்பதற்கு அரசு வழி செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: அது இயலாது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மா. வே. நாராயணசாமி: சென்னை நகரத்தையொட்டி 20 மைல் சுற்றளவுக்குப் பட்டாக்கள் கொடுக்கப்படுவது இல்லையென்ற ஒரு நிலை இருந்து வருகிறது. நீண்ட நாட்களாக, 20, 30 ஆண்டு காலமாக மக்கள் குடியிருக்கக் கூடிய பகுதிகளைப் பொருத்தவரை தனியாகப் பரிசீலித்து பட்டா வழங்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: சென்னையைச் சுற்றி இருக்கும் பகுதிகளில் பட்டா கொடுக்கக்கூடாது என்று அரசாங்கம் தடை விதித்திருக்கிறது. அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல் நீண்டகாலமாக இருப்பார்களேயானால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் சிபாரிசு செய்தால் அரசு அனுபந்திப்பரிசீலித்து முடிவு எடுக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. நா. கிருட்டிணன்: நிலமில்லாத ஏழை விவசாயிகள் காட்டுக்கு அருகாமையிலுள்ள நிலங்களில் 30, 40 ஆண்டுகளாக விவசாயம் செய்து வருகிறார்கள். ஆனால் அவர்களுக்கு நிலம் பட்டா செய்து கொடுக்கும்போது 140 அடி தொலைவில் காட்டுப் பகுதிகளுக்கு அப்புறமுள்ள இடங்களில் உள்ள நிலங்களைத்தான் பட்டா செய்ய வேண்டுமென்று விதிமுறைகள் இருப்பதாக கலெக்டர் அவர்கள் கூறுகிறார்கள். ஆகவே அதை மாற்றியமைத்து காட்டு இலாகாவிற்கு சொந்தமாக இல்லாத காட்டோரமுள்ள நிலங்களை விவசாயிகளுக்குப் பட்டா செய்து கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: உறுப்பினர் அவர்கள் கூறக்கூடிய இடம் எது என்று தெரியவில்லை. அதைப் பற்றித் தனியாக எழுதியனுப்பினால் பரிசீலிக்கலாம்.

1971 அக்டோபர் 25]

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Is the Government aware that in the Government plots allotted on lease basis to the people, they are not able to construct any pucca houses because of non-issue of pattas? They are on lease basis till now and for many years they are on lease basis. Will the Government now think of giving pattas to those people who have been allotted developed plots on lease basis?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: அது நிலத்தின் இடத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது. சிலயிடங்கள் அரசுக்குத் தேவை என்ற காரணத்தினால் அடமானம் செய்யமுடியாத காரணத்தினால் வாடகைக்கு விடப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி விடப்பட்டிருக்கிற இடங்களை பட்டா செய்து கொடுக்கும் உத்தேசம் இப்போது அரசாங்கத்திடம் இல்லை.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல்: சென்னை மாநகரில் வீஸ்-கம்-சேல் என்ற அளவில் 124 இடங்கள்தான் இருக்கின்றன. அவைகளைப் பற்றிய சட்டமுறைகளை எல்லாம் ஆராய்ந்து ஒரு முடிவிற்கு குடிசை வாரியம் வந்திருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த இந்த விவரத்தை மற்ற உறுப்பினர்கள் புரிந்து கொண்டிருப்பார்கள் என்று தம்புகிறேன்.

MR. SPEAKER: Is he answering or putting a question? He is answering in the question form. I think.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Is the Government aware that there are about 4,000 to 5,000 Government—developed plots allotted to people on rental basis in Madras City by the Housing Board and they are not yet sold to these people in spite of various demands and because of that they are not able to construct pucca houses? Is the Government...

MR. SPEAKER: This does not concern the Minister.

பெரியார் இராமசாமியவர்கள் பிறந்த நாள்

* 46 வினா.—திரு. என். கிட்டப்பா: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா?

பெரியார் இராமசாமி அவர்களின் பிறந்த நாளை அரசாங்க விடுமுறை நாளாக அறிவிக்க திட்டம் ஏதேனும் அரசு பரிசீலனையிலுள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி: பெரியார் அவர்கள் இந்த நாட்டில் ஒரு மறு மலர்ச்சியை உண்டாக்கியிருக்கிறார்கள். விடுமுறை அளிக்காவிட்டாலும் 'காம்பன்ஸேட்டரி ஹாலிடே' என்று அந்த நாளில் விடுமுறை அளித்துவிட்டு 'செகன்ட் சாப்டர்டேயை வொர்க்கிங் டே' ஆக ஆக்குவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: பெரியார் அவர்கள் ஓய்வின்றி உழைப்பதையே விரும்புகிறவர்கள். ஆகவே இதை அவர்களே விரும்ப மாட்டார்கள்.

[1971 அக்டோபர் 25]

திரு. கோவை செழியன் : பெரியார் அவர்களும் அவருடைய உண்மை மாணக்கருமான அறிஞர் அண்ணா அவர்களும் இந்த நாட்டுக்கு குறிப்பாக தமிழ்நாட்டிற்குச் செய்திருக்கிற சேவை இந்த நாடு உள்ளளவும் மறக்க முடியாத ஒன்றாகும். ஆகவே அவரது பிறந்த நாளை ஒரு நாஷனல் டேயாக 'லேனின் டே' என்பது போல் இதை 'நாஷனல் டே' ஆக அறிவித்து, ஆண்டுக்கு ஒருமுறை அதைக் கொண்டாடுவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இந்திய தேசத் தலைவர்களைப் பொறுத்தவரையில் கூட மகாத்மா காந்தி பிறந்த நாளுக்கு மாத்திரத்தான் இப்போது விடுமுறை அளிக்கப்பட்டுவருகிறது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட கேள்விகளைக் கேட்டு அதை அரசாங்கம் மறுத்ததைப்போல் ஒரு நிலையை உண்டு பண்ணுவது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பெரியார் அவர்கள் தமிழ் நாட்டு மக்களுக்கும் பொதுவாக இந்திய மக்களுக்கு இடையே ஒரு மறுமலர்ச்சியை ஏற்படுத்தி யிருக்கிறார்கள் என்பது அநேகமாக எல்லாராலும் இன்று ஒத்துக்கொள்ளக் கூடிய ஒரு விஷயமாகும். ஆகவே அவர்களது பிறந்த தினத்தை விடுமுறை தினம் என்று இல்லாமல் போனாலும் கூட அவர்களது பிறந்த தினத்தை யொட்டி ஏதாவது பரிசுகள்—தலப்புத் திருமணம் செய்து கொண்டவர்கள் என்று இப்படிப்பட்ட காரியங்களுக்கு பரிசுகள்—வழங்கக்கூடிய ஆலோசனையைப் பற்றிக் கவனிக்குமா அரசாங்கம் என்று அறிய விரும்புகிறேன். காரணம், பெரியார் அவர்களது பிறந்த தினத்தைப் பற்றி தமிழக மக்கள் பூராவும் கவனம் செலுத்துகிறார்கள். ஆகவே, அப்படிப்பட்டதொரு நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது செய்வதற்காகத்தான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : ஒருமுறை அண்ணா அவர்கள் இந்த அவையில் இந்த அமைச்சரவையே பெரியார் அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட பரிசுதான் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்த வகையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் யோசனை உரிய நேரத்தில் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. பெ. மலைச்சாமி : பெரியார் அவர்களின் பிறந்த நாள் விழாவை விடுமுறை நாளாக்குவதற்கு, விடுமுறை நாளாகக் கொண்டாடுவதற்கு எதிர்கட்சிக்காரர்களும் ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். எனவே இதை அரசாங்கம் மீண்டும் பரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எல்லா எதிர்கட்சிக்காரர்களும் ஒத்துக்கொண்டதாக இப்போது தெரியவில்லை. ஒருவேளை அவர்கள் மௌனமாக இருப்பதிலிருந்து ஒத்துக்கொண்டதாக நான் புரிந்துகொள்கிறேன். பெரியார் அவர்களது பிறந்த நாளில் எப்படி தமிழக மக்களின் எண்ணங்கள் பதியத்தக்க விதத்தில் காரியங்கள் செய்யலாம் என்பதைப் பற்றி அரசு பிறகு யோசிக்கும்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : பெரியார் அவர்களது பிறந்த தின விழாவை நம் முடைய நாட்டின் முக்கியமான தினமாகக் கொண்டாடுவதில் எல்லாக் கட்சிக்காரர்களும் ஒன்றாக இருக்கிறார்கள் என்பதை முதல் அமைச்சர் அவர்களிடத்

1971 அக்டோபர் 25]

தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். குறைந்தபட்சம் பெரியார் அவர்களது ஒரு ஸ்டாம்பாவது மத்திய அரசினால் பதிக்கப்படவேண்டுமென்று இந்த அரசு பரிந்துரை செய்யுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: பெரியார் அவர்களுடைய தபால் தலை வெளியிடவேண்டுமென்று கேட்கவேண்டிய நேரத்தில் இந்த அரசு கேட்கும். அதை மத்திய அரசும் ஒப்புதல் அளித்து வெளியிடும் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. என். கணபதி: பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள், தமிழகத்தின் தேசிய சின்னங்கள் என்று பெரியார் அவர்களைப் போன்றவர்களை வர்ணித்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட தேசிய சின்னங்களைக் கொளவிப்பதற்கு இந்த அரசு ஏதாவது நடவடிக்கைகள் எடுக்குமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தேசிய சின்னங்களை இந்த அரசு என்றைக்கும் அகொளவித்தது கிடையாது.

திரு. கா. காளிமுத்து: வ.உ.சி.-யின் நூற்றாண்டு விழா தினத்தை தேசிய விடுமுறை தினமாக ஆக்க உத்தேசித்திருப்பதுபோல் பெரியார் அவர்களது நூற்றாண்டு தின விழாவையும் விடுமுறை நாளாக, விடுமுறை தர அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: நிச்சயமாகச் செய்யும்.

திரு. மு. சுருளிவேல்: தந்தை பெரியார் அவர்களது பிறந்த தினத்தை சீர்திருத்த நாளாகக் கொண்டாடுவதற்கு அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: நான் முதலிலேயே இதற்கான பதிலைச் சொல்லியிருக்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் நிலமற்றவர்களுக்கு நிலங்கள்.

* 57 வினா—திரு. கு. அ. பொம்மன்: மாண்புமிகு உணவு-வருவாய்த்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1967 மார்ச் மாதத்திலிருந்து 15-12-69-ம் தேதி முடிய நீலகிரி மாவட்டத்தில் நிலமற்றவர்களுக்கு ஏதேனும் நிலங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளனவா?

(இ) ஆம் எனில், எவ்வளவு நிலங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: (அ) ஆம்.

(இ) 15.78 ஏக்கர் நிலங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

திரு. கு. அ. பொம்மன்: நீலகிரி மாவட்டத்தில் யாருக்கும் நிலம் கொடுக்கக் கூடாது என்று தடை உத்தரவு இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அந்தத் தடை உத்தரவை நீக்கி ஏழை ஹரிஜனங்களுக்கு நிலமில்லாத விவசாயிகளுக்கு நிலங்கள் கொடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: நீலகிரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற நிலத்தை அப்படி யாருக்கும் அடைமானம் செய்யக்கூடாது என்று ஒரு தடை உத்தரவு பொதுவாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் மாவட்ட ஆட்சிமன்றத்

[1971 அக்டோபர் 25]

தலைவர் இந்தத் தடை உத்தரவு, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு, மலைஜாதியினருக்கு நிலம் அடைமானம் செய்து கொடுப்பதற்குத் தடையாக இருக்கிறது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது அரசின் பரிசீலனையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

Jaundice in Vellore Jail

* 58 Q.—DR. H. V. HANDE: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether it is a fact that some of the inmates of the Vellore Jail were affected with “Jaundice” during the period from 1st January 1971 to 30th April 1971;

(b) the number of fatalities, if any;

(c) whether the Government has taken any precautionary measures to check its (Jaundice) spread; and

(d) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: (அ) இல்லை.

(இ), (எ) முதல் வரை: இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

DR. H. V. HANDE: Is it not a fact that sometime ago in the month of May, the Hon. Minister for Revenue also gave a statement that he is not able to get some workers from the jail for certain work because they were all affected by jaundice? Only in view of that I wanted to know whether there was any such position there, whether the Hon. Minister is fully posted with the fact that there was no sickness in that jail at least during the month of May?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: உறுப்பினர் அவர்கள் தேதி குறிப்பிட்டுக் கேட்ட காரணத்தினால் இல்லை என்று சொன்னேன் அந்தத் தேதியில் 17—8—69 முதல் 1—10—69 வரையில் சுமார் பேர்களுக்கு இந்த வியாதி பரவி இருந்தது. அவர்கள் எல்லாம் துணமாவியிட்டார்கள்.

DR. H. V. HANDE: Is it not a fact that mostly in these jails because of the poor sanitary conditions, especially where cooking is done that this infection is spread and may I know whether the Hon. Minister has made any efforts to see that these things are properly kept, especially hygienically kept?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: மஞ்சள் காமாலை நோய், ஜாண்டிஸ் வெளியே பரவும்போது ஜெயிலிலும் பரவி விடுகிறது. பரவியவுடன் முன் எச்சரிக்கையாக பல நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறார்கள்.

Small Scale Industries.

* 59 Q.—THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state the total number of Small Scale Industrial Units registered in the State during the last year?

1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தமிழ்நாட்டில் 1970-71-ம் ஆண்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட சிறு தொழில் நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை 2,857.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state, how many of them have started industries and what are the facilities provided to them by this Government?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : சிறு தொழில்கள் தொடங்கும் போது நம்முடைய தொழில் வாரியத்தின் மூலமாக பண உதவி, இடம் வழங்கல், சில இடங்களில் இன்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட் போன்றவைகள் ஏற்படுத்துதல் ஆகியவை போன்ற உதவிகள் தரப்பட்டு வருகின்றன.

DR. H. V. HANDE : Sir, is it not a fact that a number of persons who are interested in starting small scale industries are finding several impediments like power licence, corporation licence, public health licence, building facilities, technical know-how and other things at different stages? So, will it be possible for the Hon. Minister to appoint one particular officer and see that all these licences and other things that are required by the small scale industries are immediately given to them so that there is no further delay in the starting of small scale industries and also what are the steps taken by this Government to avoid delay in the starting of small industries?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : பொதுவாக சிறு தொழில்கள் ஆரம்பிப்பதற்கு சிறு தொழில் வாரியத்தின் மூலமாக உதவி செய்யப்படுகிறது. 31-12-1967-ல் 11,979 சிறு தொழில் யூனிட்கள் பதிவு செய்யப்பட்டு நடந்து வந்துகொண்டிருந்தது. 30-6-1971-ல், இந்த 4-5 வருஷங்களில் 23,208 யூனிட்கள் பதிவு செய்யப்பட்டு நடந்து வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இது இரண்டு மடங்காக பெருகி இருப்பதிலிருந்தே, பல இலாகாக்களில் ஏற்பட்டு வருகின்ற காலதாமதம் தவிர்த்தப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை உணரலாம். அதோடு மட்டுமல்ல, அண்மையில் மாவட்டம் தோறும், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, அந்தக் குழுவில் சட்டமன்ற, பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு பிரதிநிதித்துவம் கொடுத்து, அந்தக் குழு 15 நாட்களுக்கு மேல் எந்த ஒரு இலாகாவிலேயாவது கால தாமதம் ஏற்பட்டால், அதைப் பரிசீலித்து, தவறு இருந்தால் அரசுக்கு அறிவிக்கிறது. காலதாமதத் தால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் அல்லது அக்கரையுள்ளவர்கள் இந்தக் குழுவுக்கு எழுதி அனுப்பலாம். அது உடனடியாக அதைப் பரிசீலித்து, முடிவு செய்து, அதிலே தவறு இருந்தால் அதை அரசுக்கு அறிவிக்கும். இதன் மூலம் மின்சார வாரியத்திலே, பஞ்சாயத்திலே, ஏற்படுகின்ற கால தாமதத்தைப் போக்கலாம் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. என். கணபதி : தலைவரவர்களே, புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட சிறு தொழில்களுக்கு அரசாங்கம் எவ்வளவு கடன் வழங்கியிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : கடன் கொடுத்த தொகையின் அளவு பற்றிய குறிப்பு என்னிடத்தில் இல்லை.

[1971 அக்டோபர் 26]

திரு. எம்.சுரேந்திரன் : தலைவரவர்களே, கடந்த ஆண்டில் சிறு தொழில்கள் பதிவு செய்யப்பட்ட எண்ணிக்கையைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே எவ்வளவு சிறு தொழில்கள் இப்போது ஆரம்பித்து நடைபெற்று வருகிறது. எந்தெந்தப் பொருள்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : எல்லாத் தொழில்களும் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. பல விதமான பொருள்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. என்னென்ன பொருள்கள் என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவரவர்களே, இப்போது பதிவு செய்யப்பட்ட தொழில்கள் பெரும்பான்மையாக எந்த வகையான பொருள்களை தயாரிக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அதைத்தான் முதலிலேயே சொல்லி விட்டேன். அதைத்தான் அவர்கள் முன்புகேட்டார்கள். அந்த விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Sir, may I know how many small scale industries were closed last year?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : சிறுதொழில்களுக்கு பெரும்பாலும் அப்படிப்பட்ட சங்கடங்கள் ஏற்படுவது இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, சிறுதொழில்கள் துவங்குவதிலே, பதிவு செய்யப் படுவதிலே இருக்கிற விதிமுறைச் சங்கடங்களினாலே காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. எஸ்.எஸ்.ஐ. சர்டிபிகேட் வாங்குவதற்கு வீட்டினுடைய சொந்தக்காரர் இடத்திலிருந்து சர்டிபிகேட் பெற்று, நகர மன்றத்திற்கு லைசென்சுக்காக செல்லவேண்டியிருக்கிறது. நகர மன்றத்திற்கு லைசென்சுக்காக அப்பினை செய்தால் ஒரு வருடம், 1½ வருடம் கூட காலதாமதம் ஆகிறது. இந்த எஸ். எஸ். ஐ. சர்டிபிகேட் வழங்குவதற்கு இடம் இருந்தால் மட்டும் போதும் என்று சட்டத்தை திருத்துவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா? அப்படி எடுத்தால் அது சிறு தொழில்கள் ஆரம்பிப்பதற்கு உறுதுணையாக இருக்கும் என்பதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : நான்கு ஆண்டுகளில் இரண்டு மடங்கு அதிகமாக இருப்பதிலிருந்தே காலதாமதங்கள் தவிர்க்கப்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை அறியலாம். அவர்கள் சொன்னது போல் இன்னும் பல்வேறு துறைகளில் இப்படி காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இப்போது புதிய தொழில்கள் ஆரம்பிப்பதற்கு என்று எஸ். எஸ். ஐ. யூனிட்டில் பதிவு செய்து கொண்டுள்ள லெர், வேறு துறையில் சம்பாதிக்கலாம் என்று பார்க்கிறார்கள். அவர்களையும் அரசு நினைவில் கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே தான் இத்தகைய விதிமுறைகள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இருப்பினும் காலதாமதத்தை தவிர்க்க அரசு எல்லா ஏற்பாடுகளையும் செய்து வருகிறது.

DR. H. V. HANDE : Sir, in view of the fact that this is one of the most important methods by which we can reduce the unemployment problem and increase production, may I know whether it is possible for the Government to appoint a high

1971 அக்டோபர் 25]

officer to find out where exactly the delay occurs especially with regard to the grant of financial assistance and also to take follow-up action in view of what the Hon. Minister has stated just now, namely, that nearly double the number of registration has taken place? Will the Government take more interest in the matter and see that these industries make production continuously for at least a few years?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : நிதி உதவியைப் பொறுத்த வரையில் கஷ்டம் இருப்பதாக நான் இது வரையில் அறியவில்லை. காரணம் ரம்முடைய அரசு உதவியிலிருந்து ரூ. 30 லட்சம் கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போது புதிதாக 'சிஸ்கோ' துவங்கி இருப்பதால், அதன் மூலமாக ஏராளமாக கடன் உதவி இந்த சிறு தொழில் நிறுவனங்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு இன்டஸ் டிரியல் இன்வெஸ்ட்மென்ட் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக இது வரையில் பெரிய தொழில்களுக்குத் தான் அதிகமாகக் கடன் உதவி அளிக்கப்பட்டு வந்தது. இப்போது அந்த வாரியம் சிறு தொழில்களுக்கும் உதவி செய்ய முன்வருகிறது. ஆகவே நிதி உதவியைப் பற்றி குறைபாடு இல்லை. இருக்கிற கஷ்டம் எல்லாம், மூலப்பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை என்பது தான். புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட தொழில்களுக்கும், ஏற்கெனவே நடந்து வரும் தொழில்களுக்கும் மூலப் பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை. ஆகவே எக்ஸ்பேன்ஷன் செய்ய முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதற்கு, மத்திய அரசாங்கத்தின் கொள்கைதான் காரணம். அவர்கள், இவ்வளவு தான் மூலப்பொருள்கள் கொடுக்கமுடியும் என்று ஒதுக்குகிறார்கள். அதைத்தான் நம்மாலே பகிர்ந்து கொடுக்க முடிகிறது.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Will the Government show some special privileges to those small scale industries which would be started in the most backward districts like Ramanathapuram and Dharmapuri?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : பல மாவட்டங்களை நாம் பின் தங்கிய மாவட்டங்கள் என்று அறிவித்து, அந்தப் பகுதிகளிலே தொழில்கள் தொடங்குகிறவர்களுக்கு அதிகமான பண உதவி செய்கிறோம். பொதுவான சலுகைகள், கன்சஷன்ஸ் கொடுத்து வருகிறோம். இவையெல்லாம் மத்திய அரசாங்கத்தின் ஒப்புதலோடு செய்து வருகிறோம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே, இந்தச் சிறு தொழில்கள் தொடங்குவதில் உள்ள கஷ்டம் மூலப் பொருள்கள் கிடைக்காததால்தான் முக்கிய காரணம் என்று சொன்னார்கள். அப்படியே மூலப்பொருள்கள் கிடைத்தாலும் அங்கே உற்பத்தியாகும் பொருள்கள் விற்பனையாவதில் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இதனால் சிறு தொழில் செய்பவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் ஆகவே, அரசாங்கமே இந்த விற்பனை செய்யும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டு நடத்தினால், அந்தத் தொழில்களைப் பாதுகாக்கமுடியும். அவ்வாறு செய்ய அரசிடம் ஏதேனும் திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : பொதுவாக, சிறு தொழில்களுக்கு மூலப் பொருள்கள் வாங்கிக்கொடுப்பதில் அரசாங்கம் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. மார்க்கெட்டிங் பெசிலிட்டி கொடுப்பது என்பது சிரமமான காரி

[1971 அக்டோபர் 25]

பம். அப்படி இருந்தபோதிலும், சிறு தொழில் அதிபர்களை, மாவட்ட அளவிலும், மாநில அளவிலும், ஒன்று சேர்த்து, ஒரு குழு அமைத்து, அவர்களே, சந்தையைத் தேடிக்கொடுப்பதில் முயற்சி எடுத்து வருகிறார்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தலைவரவர்களே, கனம் அமைச்சரவர்கள் மத்திய அரசாங்கத்தின் ஆலோசனையோடுதான் சில சலுகைகள் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசாங்கத்தை கேட்காமலேயே, மாநில அரசாங்கத்திடம் இருக்கும் அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி, மின்சார சார்ஜஸ், மற்ற வரிகள் எல்லாம் குறைத்து, அதன் மூலம் ஏதாவது சலுகை கொடுக்க மாநில அரசாங்கம் உடனடியாக ஏதேனும் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: பல மாதங்களுக்கு முன்பே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, பின் தங்கிய மாவட்டங்களுக்கு என்று சில சலுகைகள் மாநில அரசு அளித்து இருக்கிறது என்று பத்திரிக்கைகளில் வந்து இருந்ததை அவர்கள் படித்து இருக்கலாம்.

THIRU M. A. LATHEEF: Sir, will the Hon. Minister be pleased to specify the number of tanneries that had been started last year under the small-scale industries. Also in view of the foreign exchange earning capacity of these industries, has the Hon. Minister got any proposal to give incentives and encourage ment to the new industries that are to be started?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: டானரியைப் பற்றிய குறிப்புகள் என்னிடத்தில் இல்லை.

சென்னை விமான நிலையத்தில் புதுக் கட்டடங்கள்.

* 60 வினா.—திரு. பெ. மலைச்சாமி: மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) சென்னை விமான நிலையத்தில், புதிய கட்டடம் கட்டுவதற்கு மத்திய அரசு அனுமதித்து உள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா:

(அ) மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தில் சென்னையில் முடியும் விமான போக்குவரத்துக்கான வசதிகள் அளிக்கும் புதிய கட்டடம் ஒன்றைக் கட்டுவதற்கான திட்டங்கள் மத்திய அரசின் வசம் உள்ளன.

(இ) இதைத்தவிர வேறு விபரங்கள் இவ்வரசினிடம் தற்போது இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: இண்டர்நேஷனல் ஏர்போர்ட்ஸ் இருப்பது போல, சென்னை மீனம்பாக்கம் ஏர் போர்ட்டையும் புதுப்பிக்கத் திட்டம் இருக்கிறதா? இதுபற்றி மத்திய சர்க்காரோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி நடவடிக்கை எடுப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: மத்திய சர்க்கார் திட்டம் வைத்திருக்கிறது; நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : (அ) & (இ) வாழைப்பழ உற்பத்தியைப் பெருக்கவும், இப்பயிர் சாகுபடியாகும் பரப்பை அதிகரிக்கவும், தேவிரசாகுபடித் திட்டமொன்று வட ஆற்காடு, செங்கற்பட்டு, மதுரை, கோயம்பு

[1971 அக்டோபர் 25]

புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் செயல்பட்டு வருகின்றது. உள் நாட்டுத் தேவையை பூர்த்தி செய்ய, பூவன், மொத்தன் முதலிய ரகங்களின் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும், உலகநாட்டுச் சந்தைகளின் தேவைக்கேற்ற ஏற்றுமதிக்கான குட்டை வாழைகள் உற்பத்தியாகும் பரப்பை அதிகரிக்கவும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ், நவீன சாகுபடி முறைகளைக்கையாள அறிவுறுத்தப்படுகிறது. நோயற்ற வாழைக்கன்றுகள் சாகுபடியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்றன. ஒரு ஏக்கருக்கு ரூ. 1,000 வீதம் குறுகிய காலக்கடன்கள் சாகுபடியாளருக்கு அளிக்கப்படுகின்றன.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : சார், வாழை உற்பத்தியில் இத்தனை அக்கறை எடுத்துக் கொண்டு ஆதரவு கொடுக்கிறார்கள். உற்பத்தியான வாழைக்கு சந்தை தேடுவது பெரிய பாடாக இருக்கிறது. வாழையைச் சரியான விலைக்குக் கொடுக்கக் கூடிய சந்தையையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க அரசாங்கம் ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தற்போது அது சம்மந்தமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என். கணபதி : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சரவர்கள் பதில் சொன்ன நேரத்தில், பல்வேறு மாவட்டங்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆனால், அதில் தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிடவில்லை. இப்படிப் பட்ட உற்பத்தித் திட்டம் தஞ்சையில் இருக்கிறதா? உற்பத்தியாகும் வாழைப் பழத்தை கொண்டு 'பழை பவுடர்' செய்யக் கூடிய சிறு தொழிலை நிறுவி, அயல் நாட்டு உதவியோடு அப்படிப் பட்ட தொழில் அமைக்க திட்டம் ஏதாவது இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தஞ்சை மாவட்டத்தில் தீவிர விவசாயத் திட்டம் அமுலில் இருக்கிறது. அதிலே வாழை சேரவில்லை.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சிறப்புத் திட்டத்தை திருநெல்வேலிக்கு அருகாமையில் உள்ள ஜில்லாவில் அமுல் செய்தால், தூத்துக்குடி வழியாக வாழைப்பழங்களை ஏற்றுமதி செய்ய வசதியாக இருக்கும் என்பதால், அப்படிப் பட்ட திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தற்சமயம் இல்லை.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : தலைவர் அவர்களே, ஏற்றுமதிக்குப் பயன்படும் இந்தக் குட்டைவாழைக்கு ஒரு நோய் ஏற்படுகிறது. விவசாயத் துறையில் இதற்கு 'டையடிள்' என்கிற பூச்சி மருந்தை அடிக்க வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள். அப்படி அடித்தாலும், வாழையின் நோய் நீங்குவதில்லை. ஆகவே, வாழைக்கு இருக்கும் இந்த நோயைப் போக்கும் வகையில், புதிய முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : அதுபற்றி தீவிர சாகுபடி திட்டத்தின் கீழ் சேர்க்கப் பட்டிருக்கிறது. அதில் தீவிர கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. அதற்கான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படுகிறது.

1971 அக்டோபர் 25]

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவர் அவர்களே, விவசாய தீவிர சாகுபடி திட்டத்தின் மூலம் அதிக உற்பத்தியில் அக்கறை இருக்கும்போது, நவீன முறையில் சாகுபடிசெய்து உற்பத்தியை அதிகரிக்க முறைகள் கண்டுபிடிக்கப் பட்டிருக்கின்றனவா? அது சம்பந்தமாக வெளிநாடுகளோடு தொடர்பு கொண்டு செயல் பட வாழை உற்பத்தி அதிகாரிகளுக்கு வழி செய்யப் பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: வெளிநாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்ய திட்டம் இருக்கிறது. நவீன முறையில் சாகுபடி செய்யவும் திட்டம் இருக்கிறது.

திரு. தொ. ப. சீனிவாசன்: தலைவர் அவர்களே, வடாற்காடு மாவட்டத்தில் விஸ்தரிப்புத் திட்டம் இருப்பதாக அமைச்சர் தெரிவித்தார்கள். ஊராட்சி ஒன்றிய விவசாய விஸ்தரிப்பு அதிகாரி, விவசாயிகளிடத்தில் விவரங்களைச் சொல்லி ஊக்குவிக்கும் சூழ்நிலை இல்லை. ஆகவே, ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் இதை அமுல் படுத்த அரசு ஆணை பிறப்பிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: தலைவர் அவர்களே, வடாற்காடு மாவட்டம் பூராவும் இந்தத் திட்டம் செயல்படவில்லை. ஒவ்வொரு பகுதிகளில் எடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. 1968-69-ல் 6,300 ஏக்கராவும், 1969-70-ல் 3,771 ஏக்கராவிலும், 1970-71-ல் 4,333 ஏக்கராவிலும் விவசாயம் செய்யப் படுகிறது. பயிர் சுழல் முறையில் செய்யப் படுவதால், அதில் கொஞ்சம் குறைவு ஏற்படுகிறது.

திரு. எம். முத்தையா: தலைவர் அவர்களே, இந்த வாழையானது, பங்குனி, சித்திரை, அக்கினி நட்சத்திர காலத்தில், வெப்பமான நிலையில், குலைகள் தள்ளும். அப்பொழுது இவை திடீர் திடீரென்று சாய்கின்றன. அதனால் விவசாயிகளுக்கு பெரும் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகையினால், அதற்கு ஒரு 'ஏர்-கண்டிஷன்' முறையை ஆராய்ச்சிசெய்து ஏற்படுத்திக் கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: அதற்கு ஏர்-கண்டிஷன் தேவை இல்லை. அதற்காகத்தான் முன்பே சொன்னார்கள், 'பருவத்தே பயிர் செய்' என்று.

* 63 வினா.—திரு. ஏ. எம். இராஜா: மாண்புமிகு வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) வெளிநாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்யும் தீவிர வாழை சாகுபடித் திட்டம் கோவை மாவட்டத்தில் ஆரம்பிக்கும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் அரசிடம் உண்டா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: (அ) & (இ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் 1965-66 ஆம் ஆண்டிலிருந்து, ஏற்றுமதிக்கான வாழை உற்பத்தித் திட்டம் ஒன்று செயல்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டம், ஈரோடு, தாரா

[1971 அக்டோபர் 26]

பூரம், கோபி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய தாலுக்காக்களில் செயல்பட்டுவருகிறது. ஏற்றுமதிக்கான வாழை வகைகளைப் பயிரிட இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. இத்திட்டத்தின்கீழ், சாகுபடியாளர்களுக்கு ஒரு ஏக்கருக்கு ரூ. 1,000 வீதம் கடன் வசதி அளிக்கப்படுகிறது.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : ஏற்றுமதிக்கான திட்டம் செயல்பட்டு வருகிறது. ஆனால் கோவை மாவட்டத்தில் இந்த வாழைப்பழத்திற்கு மார்க்கெட்டு கிடையாது. விற்பனை செய்ய மிகவும் சங்கடமான சூழ்நிலை இருக்கிறது. வெளிநாட்டுக்கு அனுப்பவும் வியாபாரிகள் வந்து வாங்குவதில்லை. இந்த நிலையைப் போக்க, அரசு அங்கேயிருக்கிற குட்டை வாழை பயிர்செய்யும் விவசாயிகளிடமிருந்து வெளிநாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்ய வாழைப்பழத்தை அரசே வாங்கி அனுப்ப ஏற்பாடு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தலைவர் அவர்களே, ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. வெளிநாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்யும் 'அளவிற்கு இன்னமும் உற்பத்தி பெருகவில்லை.

திரு. பெ. மலைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, வெளிநாடுகளுக்கு குட்டை வாழை தவிர வேறு எந்த வாழை ரகங்கள் ஏற்றுமதியாகின்றன? இதனால் தமிழக அரசுக்கு ஆண்டுக்கு எவ்வளவு வருமானம் வருகிறது?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இன்னமும் ஏற்றுமதி ஆக வில்லை என்பதைச் சொன்னேன். ஆகவே, இந்தக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ஓ. என். சுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, திண்டுக்கல்லில் விளைபும வாழை மருந்து சம்மந்தமானது என்பது பிரசித்தமானது. ஆகவே, திண்டுக்கல்லும் இதில் சேர்க்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : அப்படியொன்றும் இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : சார், 'மொரிஷஸ்' வாழை என்கிற இந்தக் குட்டை வாழைக்கு கன்றுகள் கிடைப்பது அரிதாக இருக்கிறது. ஒரு சில இடங்களில்தான் கிடைக்கிறது. ஏற்றுமதியில் இவ்வளவு அக்கரைகாட்டும் அரசு, இந்த வாழைக் கன்றுகள் 'மலிவான விலையில் விவசாயிகளுக்குக் கிடைக்க வழிவகை செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : கன்றுகளும் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. தேவைப்படுவோர்களுக்குக் கொடுக்க கவனம் செலுத்தப்படும்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Has this Government investigated the possibility of exporting vitaminised banana powder and may I know whether they have proposals to manufacture this.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தற்சமயம் இல்லை.

1971 அக்டோபர் 25]

திருப்பூரில் தொழிற்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்குக் குடியிருப்புகள்

* 64 வினா—திரு. சு. துரைசாமி: மாண்புமிகு பின்தங்கிய வகுப்பினர் நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) திருப்பூர் நகரிலுள்ள தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி வாரியத்தின் மூலம் மேலும் 60 வீடுகள் கட்டும் திட்டம் துவக்கப்பட்டு விட்டதா?

(இ) ஆம் எனில், எப்போது வேலை முடிவடையும்?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: (அ) & (இ) திருப்பூர் நகரில் உள்ள தொழிற்சாலையில் வேலைசெய்யும் தொழிலாளர்களுக்காக ஏற்கனவே 60 சிறு வீடுகள் தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியத்தினால் கட்டி முடிக்கப்பட்டுவிட்டது. மேலும் 108 சிறு வீடுகள் தொழிலாளர் வீட்டு வசதித் திட்டத்தின் கீழ் (Subsidised Industrial Housing Scheme) கட்டுவதற்கான திட்டம் ஒன்று ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. அரசு இத்திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளித்தவுடன் தமிழ்நாடு அரசு வீட்டு வசதி வாரியம் ஒரு ஆண்டிற்குள் இத் திட்டத்தைப் பூர்த்தி செய்துவிடும்.

திரு. சு. துரைசாமி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, திருப்பூர் நகரில் ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். 60 வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டு விட்டதாகவும், மேலும் 108 வீடுகள் கட்ட ஒரு திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் இருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். மேற்கொண்டு 700 வீடுகள் கட்டுவதற்கான முயற்சிகள் எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தற்போது திட்டத்தில் இருக்கிற 108 வீடுகளுக்கான உத்தரவு பெற்ற பிறகு அடுத்தாற்போல் மேலும் வீடுகளைக் கட்ட உத்தரவைப் பெற முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

Water Supply for Madhavaram Milk Project

* 30 Q.—THIRU N. DENNIS: Will the Hon. the Minister for Religious Endowments be pleased to state the steps taken to secure protected water supply at Madhavaram Milk Project?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாதவரம் பால் திட்டத்திற்குத் தேவையான நீர், பண்ணையில் உள்ள கிணறுகளிலிருந்தும், பஞ்செட்டியிலுள்ள துளைக்கிணறுகளிலிருந்தும் வழங்கப்படுகின்றது. இப்பண்ணையில் இந்த நீரில் குளோரின் மருந்து சேர்க்கப்படுகிறது.

திரு. என். டென்னிஸ்: தலைவரவர்களே, இந்தப் பால் பண்ணையில் பால் பாட்டில்கள் சரியாகக் கழுவுப்படாத காரணத்தால் பால் திரிந்து போவதாக அரசிடம் குறைகள் ஏதாவது கூறப்பட்டிருக்கின்றனவா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: தலைவரவர்களே, அப்படிப்பட்ட குறைகள் ஏதும் இப்போது இல்லை.

[1971 அக்டோபர் 25]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாதவரம் பால் பண்ணையிலிருந்து அனுப்பப்படுகின்ற பால் துற்றாற்றம் வீசுகின்றது என்றும், அது ஏன் என்று கேட்டால், பல ஊர்களிலிருந்து வருகின்ற பாலை யெல்லாம் ஒன்றாகச் சேர்ப்பதால்தான் என்றும் சொல்கிறார்கள். இந்தக் குறையைப் போக்க, பற்றாக்குறையை நீக்க, அரசு மற்றொரு பால் பண்ணையைத் தென் சென்னையிலே அமைக்க முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: தலைவரவர்களே, இதற்கான பதில் அடுத்த கேள்வியில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

Second Dairy Project for Madras

* 65 Q.—DR. H. V. HANDE: Will the Hon. the Minister for Religious Endowments be pleased to state—

(a) whether a Second Dairy Project is to be started by the Government near Guindy; and

(b) if so, whether the site has been selected and when the project is likely to commence functioning?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: (அ) தென் சென்னையில் இரண்டாவது பால்பண்ணை ஒன்றைத் தொடங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(இ) பால்பண்ணைக்கான இடம் இன்னும் தெரிந்தெடுக்கப்படவில்லை.

DR. H. V. HANDE: May I know from the Hon. Minister the total amount that is likely to be earmarked for this project, whether the financial commitment has already been gone through, whether the Government has already apportioned the necessary finance required for this, whether the land acquisition has taken place? Can the House get more details on this subject from the Hon. Minister? Is it a fact that the Government is also contemplating to improve the position of milk supply in the already existing Madhavaram milk colony by increasing the number of milch cattles and by increasing the facilities for milkmen there?

I would also like to know whether the Government is aware of the fact that a lot of milk is getting spoiled because good milk is being turned into toned milk by some scientific method which is in fact, in reality, becomes unnecessarily spoiled. Will the Government come forward to see that the public is spared from the toned milk? Will the Minister be able to enlighten us on these three points?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இரண்டாவது பால் பண்ணைத் திட்டம் ஒன்று தென் சென்னையில் அமைப்பதற்கான அனுமதி 11—3—1971-ல் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. மாதவரம் பால் பண்ணையில் போதுமான இட வசதி இல்லாத காரணத்தால், ஏனங்கள், பாட்டில்கள் ஆகியவற்றை ஏற்றிவரும் வண்டிகளை நிறுத்த இட வசதி இல்லாத காரணத்தால் இடர்பாடுகள் ஏற்பட்டுள்ளன. அதெல்லாவற்றையும்விட முக்கியமான காரணம், பால் விற்பனை அதிகமாகத் தென் சென்னையில்தான் இருக்க

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

கிறது. பாலை எடுத்துச் செல்லும் கட்டணம் பால் வழங்குவதில் துறமை ஆகிய வற்றைக் கருத்திற்கொண்டு தென் சென்னை மற்றொரு பால் பண்ணை அமைப்பதற்கு சிறந்த இடமாகக் கருதப்படுகிறது. பால் பண்ணையை அமைப்பதற்கான இடத்தை விரைவிலேயே தேர்ந்தெடுக்க வேண்டுமென்று செங்கற்பட்டு மாவட்ட ஆட்சியாளர், சென்னை மாவட்ட ஆட்சியாளர் மற்றும் நிபுணர்களும் சேர்ந்து 9 இடங்களை அதற்காகத் தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளை, இந்தியப் பால் பண்ணைக் கழகத்தின் நிபுணர்கள் 17-6-71 அன்று பார்வையிட்டிருக்கிறார்கள். வண்டிகளை நிறுத்துவதற்கான வசதிகள், பால் பண்ணைக் கழிவுகளை வெளியேற்ற வசதிகள் ஆகியவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு இந்த இடங்களைத் தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறார்கள். விரைவிலேயே இடம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, வேலைகள் துவங்க இருக்கின்றன.

DR. H. V. HANDE: May I know whether there is any programme in Madhavaram area to improve the position?

MR. SPEAKER: The hon. Member must address the Chair.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Is that project going to be started by the Government alone or will there be any joint sector so far as this project is concerned?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: அரசுத் துறையிலேயேதான் ஆரம்பிக்கப்பட இருக்கிறது.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவரவர்களே, பால் பற்றாக்குறையை நீக்க, கல்கத்தாவிலிருந்து பைப்புகள் மூலமாகப் பால் வரப்போகிறது என்று பத்திரிகைகளில் செய்தி வந்தது. அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: தலைவரவர்களே, பம்பாயிலிருந்து கல்கத்தாவிற்கு செல்வதாகக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன். கல்கத்தாவிலிருந்து சென்னைக்கு வரக் கொஞ்சம் நாள் ஆகும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி (*) இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

(2) ஒற்றிவைப்புத் தீர்மானம்.

(ஆ) சென்னை நகரிலும் நகரைச்சுற்றியும் பெய்த பெருமழையால் குடிசைவாழ் மக்கள் அல்லல்.

MR. SPEAKER: I have received notice of an adjournment motion from Dr. H.V. Hande under Rule 42 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules to discuss a matter of urgent public importance, namely, the serious situation arising on account of the heavy down-pour of rains in and around the City of Madras and the consequent hardships caused to thousands of people living in the City Slums. I Call upon the Hon. Member to explain briefly as to how this comes under Rule 49.

[1971 அக்டோபர் 25]

DR. H. V. HANDE : Under Rule 42 I have given notice of an adjournment motion the contents of which has just now been mentioned by the hon. Speaker. I would also in this context like to.....

MR. SPEAKER : Please be brief.

DR. H. V. HANDE : I will be very brief. I would like to bring to the attention of the House and try to convince the House that this is a matter of urgent public importance. Nearly half a lakh of people have been rendered homeless. This is of course a seasonal problem. But still for another one week or ten days the Assembly may not also meet. So, it is better that some sort of indication is given by the Hon. Chief Minister as to what exactly are the details with regard to the rehabilitation of these half a lakh of people.

A number of houses have been wiped out. Normally the Government gives them Rs. 50 or so. It so happens that the full amount is not given to certain houses. Because the Collector invariably sends his Tahsildar or one of his nominees and very often it so happens that in his report he is not able to give the full details. I do not know what exactly is the reason. After he gives his report, there are many complaints from the persons concerned that this house has been left and that house has been left. I will be very happy that as this is the last day of this session if it is possible for the Hon. Chief Minister to give us an indication as to whether he would be able to give instructions to the officials concerned and see that all the persons whose houses are wiped out are properly assessed and are given the necessary amount.

There is also another problem to which I would like to draw the attention of the Government. A number of people have lost lot of properties in the flood. I want to know whether anything could be done to solve this problem also.

Another problem is this storm water drainage. In a number of places the storm water drainage is not functioning. It is good if it is possible for the Government to immediately send word to the top Corporation Officials and find out whether any Government assistance is required to see that the storm water drainage is properly looked after and whether there is functional deficiency or inefficiency on the part of the Corporation in these places.

Another point to which I would like to draw the attention of the House is this. Usually in Korukkupet the whole area is filled up. There is a railway siding and whenever the houses are submerged they are allowed to stay in two or three compartments. Usually they try to have contact with the railway officials. Two or three years ago we did it. I would like to know whether it is possible to do so now.

1971 அக்டோபர் 25]

Dr. H. V. Hande]

A number of areas have been wiped out. In Anna Nagar and in elephant gate behind the police station the whole area has been completely wiped out because of the rains. Of course the Hon. Chief Minister is going to give a statement on that. They are all homeless now and their houses have been completely submerged. They are now victims of the rain. I want to know whether the Government will come forward to give any extra help needed for these persons.

There are nearly 1,200 persons. About 400 persons have been displaced. I want to know whether anything can be done to solve this problem. This is a serious affair in sense that no one can prevent the rains, but once the rains are over, I want to know whether anything can be done to see that they are properly rehabilitated.

For these reasons, I will be very happy if this matter is discussed. Not only people in Madras City, but people outside Madras City are also affected. These problems should be properly discussed and there should be assessment of the financial commitment required by the Government, as this means a lot of financial commitment. All these things can be done, only if the matter is discussed, after adjourning the other business of the House.

* மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, கடந்த இரண்டு, மூன்று நாட்களாகத் தொடர்ந்து பெய்த மழையின் காரணமாக வட சென்னையில் கொருக்குப்பேட்டை, வியாசர்பாடி, வன்னாரப்பேட்டை, புனியந்தோப்பு, பெரம்பூர், அய்யனாவரம் போன்ற பகுதிகளும், தென் சென்னையில் தியாகராயநகர், அடையாறு, சைதாப்பேட்டை, மேற்கு மாம்பலம், கோடம்பாக்கம், மைலாப்பூரில் சில பகுதிகளும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

இதனால் சுமார் 25,000 பேர் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். வட சென்னையில் சுமார் 300 குடிசைகளும், தென் சென்னையில் சுமார் 1,000 குடிசைகளும் தண்ணீரால் சூழப்பட்டுள்ளன.

இந்தக் குடிசைகளில் வாழ்ந்து கொண்டிருந்த சுமார் 25,000 நபர்களையும் நேற்று விடுமுறையான 'காரணத்தினால் மாநகராட்சிப் பள்ளிகளில் உடனடியாகத் தங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. சைதாப்பேட்டை ஆசிரியர் பயிற்சித் கல்லூரியில் பெரும்பாலான மக்கள் தங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நேற்று மாநகராட்சி மன்ற மேயரும், ஆணையரும், குடிசை மாற்று வாரியத் தலைவரும், மற்றும் அதிகாரிகளும் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்குச் சென்று, பார்வையிட்டு, அவர்களுக்கு வேண்டிய உதவிகளை அளித்திருக்கிறார்கள். தண்ணீர் தேங்கிய பகுதிகளிலிருந்து தண்ணீரை வெளியேற்றவும், இறைப்பதற்கும் வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

இரண்டு வேலைகளுக்கும் நேற்று பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு உணவும் போட்டலங்கள் வழங்கப்பட்டன. இது தொடர்ந்து இன்றும் நடக்கும்.

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி] [1971 அக்டோபர் 23]

சென்ற ஆண்டைப்போல் இந்த ஆண்டு அவ்வளவு அதிகமாகப் பாதிப்பு ஏற்படவில்லை என்றாலும், பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்கின்ற வகையில் அதிகாரிகளும், மாநகராட்சி ஆணையரும் ஏற்ற நடவடிக்கைகளை உரிய நேரத்தில் எடுத்து வருகின்றனர் என்பதை அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர நான் கடமைப்பட்டுள்ளவனாக இருக்கிறேன்.

இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கின்ற பாதிப்பில், வீட்டின் சுவர் இடிந்து விழுந்ததன் காரணமாக புதிய வண்ணாரப்பேட்டையைச் சேர்ந்த செல்வக்கனி என்ற சிறிய குழந்தையும், மின்சாரம் தாக்குதலினால் மைலாப்பூரைச் சேர்ந்த 18 வயது மூத்து என்ற பையனும் இறந்து விட்டார்கள். மற்றும் மைலாப்பூரைச் சேர்ந்த 6 பேர் சுவர் சரிவின் காரணமாகக் காயமுற்றனர். கால் நடைகளில் இரண்டு எருமைகள் இறந்து விட்டதாகக் கூறப்படுகிறது.

மாவட்டங்களில் இந்த மழையினால் எந்த அளவிற்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது பற்றிய விவரங்களை உடனடியாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடமிருந்து சேகரிக்கும்படி ரெவின்யூ இலாகா செயலாளர் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார். இதுவரை கிடைத்த தகவல்படி பெரும் சேதம் எதுவுமில்லை என்று தெரிகிறது.

சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் வெள்ளம் ஏற்படுகிற நேரத்திலும், தீ விபத்து ஏற்படுகிற நேரத்திலும் பெரும்பாலும் பாதிக்கப்படுகின்ற மக்கள் குடிசைப் பகுதிகளில் இருக்கிற மக்கள் என்பதை நாம் நன்கு அறிவோம். அந்தக் காரணங்களினால் குடிசைகளையெல்லாம் மாற்றி, நல்ல வீடுகளைக் கட்டிக்கொடுத்து, அவர்களைக் காப்பாற்ற வேண்டுமென்ற எண்ணத்தினால், சென்னை நகரத்தில் குடிசை மாற்றுவாரியத்தை அமைத்து அரசு அந்த வாரியத்தின் மூலமாகச் செயல்பட்டு வருகிறது.

சென்னை நகரத்தில் மாத்திரம் குடிசைகள் 602 பகுதிகளில் இருக்கின்றன. இந்த 602 பகுதிகளையும் மாற்றியமைப்பது என்பது இன்று நினைத்து நானேக்கே முடிக்கின்ற காரியம் அல்ல.

சில இடங்கள் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான புறம்போக்கு நிலமாக இருக்கலாம். அவைகளில் உடனடியாக இந்தக் காரியத்தைச் செய்யமுடியும். சில இடங்கள் தனிப்பட்டவர்களுக்குச் சொந்தமான நிலமாக இருக்கும் பொழுது அவர்கள் அதைத் தருவதற்கு, விட்டுக் கொடுப்பதற்கு சம்மதிப்பதில்லை. அவர்கள் பேரம் செய்வதில், அதை எப்படியும் தாங்கள் கையகப்படுத்தவேண்டுமென்ற வகையிலே பாராமுகமாக இருக்கிறார்கள். இன்னும் சில இடங்களில் அவர்கள் வீடுகளை அமைத்து, குடிசைகளில் வாழ்கின்ற மக்களுக்கு வாடகைக்கு விட்டு, அவர்கள் போட்ட முதலை விட அதிகமாக வசூல் செய்து விடுகிறார்கள். கஷ்டப்படுகின்ற ஏழை எளிய மக்களைப் பற்றி அவர்கள் கவலைப்படுவதில்லை.

இந்த நற்காரியத்தை உடனடியாகச் செய்யமுடியவில்லை என்றாலும், இந்த ஆண்டு நான்கு கோடி ரூபாய் அதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த 602 குடிசைப் பகுதிகளில், இந்த ஆண்டிலே 75 குடிசைப் பகுதிகளை மாற்றி நல்ல மாடி வீடுகளாகக் கட்டி, குடிசைவாழ் மக்களை குடியமர்த்துவதற்கான ஏற்பாடுகளை குடிசை மாற்று வாரியம் செய்து வருகிறது. பல பகுதிகளில்

1971 அக்டோபர் 25] [டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

விடுகள் கட்டி முடிக்கப்படும் நிலையில் உள்ளன. இன்னும் பல பகுதிகளில் வேலைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்த ஆண்டில் அனைத்தும் கட்டி முடிந்துவிடும் நிலையில் இருக்கின்றன.

ஆகவே, இன்னும் நான்கு, ஐந்து ஆண்டு காலத்திற்குள்ளாக குடிசை வாழ் மக்களுக்கு நிரந்தரமான விடுகளைக் கட்டிக்கொடுத்து, அவர்களை இப்படிப் பட்ட வெள்ளக்கொடுமைகளிலிருந்தும் தீயினால் ஏற்படும் கொடுமைகளிலிருந்தும் காப்பாற்ற இந்த அரசால் நிச்சயமாக முடியும். அதற்காகத்தான் குடிசை மாற்று வாரியம் அவர்கள் விஷயத்திலே தீவிர கவனம் செலுத்துகிறது.

ஏற்கெனவே இருக்கிற குடிசைகளை மாற்றி, நல்ல விடுகளைக் கட்டி குடியமர்த்தினால் அவர்கள் நிலை உயரும். மீண்டும் வருகின்றவர்கள் முன் மாதிரியே குடிசைகள் போட்டுக்கொள்ள இது வகைசெய்யும் என்று சில பெரியவர்கள் பத்திரிகையிலே செய்தி வெளியிடுவதைப் பார்த்து நான் மிகவும் வேதனைப்படுகிறேன்.

புதிதாக நகரில் குடிசைகள் தோன்றக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் குடிசைப் பகுதிகளை மாற்றி, புதிதாகத் தோன்றாமல் இருக்க தக்க நடவடிக்கைகளையும் எடுத்து இருக்கிறோம். புதிதாக வருகின்றவர்களும் நல்ல விடுகளில் வாழ்வதற்காகத்தான் குடிசைமாற்று வாரியம் தீவிர நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, நிரந்தரமான விடுகளை அமைக்கும் திட்டம் ஏழு ஆண்டு காலத்திற்கு வகுத்திருந்தாலும் குடிசை மாற்று வாரியத்தின் தீவிர முயற்சியால் ஐந்து, ஆறு ஆண்டு காலத்திலே முடிந்துவிடும்.

இருந்தாலும் இப்பொழுது திரு. ஹாண்டே அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல் பாதிக்கப்பட்ட பகுதி மக்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்க அரசும், மாநகராட்சி மன்ற அதிகாரிகளும் ஏற்ற நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றனர். இன்றைக்கு இந்த விபத்திலே இரண்டு குழந்தைகள்—ஒரு பெண்ணும், ஒரு பையனும்—இறந்திருக்கிறார்கள். ஆறு பேர் காயமுற்றிருக்கின்றார்கள். பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அதிகாரிகள் தக்க நிவாரணப்பணிகளை மேற்கொண்ட போதிலும், அதற்காக அரசின் சார்பில் முதலமைச்சரின் நிதியிலிருந்தும் ரூ. 25,000 உதவித் தொகையாக அளிக்கிறேன் என்பதை அறிவித்து, இந்த விளக்கத்திற்குப் பிறகு திரு. ஹாண்டே அவர்களின் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தின் மீது விவாதிக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தை தீர்ப்பதற்கு அவசியம் இல்லையென்று கருதி, இதற்கு அனுமதி அளிக்க மறுக்கிறேன்.

(ஆ) பஞ்சாலகைள் போனஸ் தகராறு குறித்து.

(இ) வருமான வரியை விவசாய வருமான வரியுடன் இணைப்பதற்கு மத்திய அரசின் கருத்து.

MR. SPEAKER : I have received notices of a number of adjournment motions from Thiruvallargal K. T. K. Thangamani, N. Marudhachalam, S. Alagarswamy and Dr. H. V. Hande, regarding disputes in regard to bonus in the various textile mills in the State.

[Mr. Speaker]

[1971 அக்டோபர் 25]

I have also received notice of an adjourment motion from Dr. H. V. Hande regarding the suggestion of the Central Government to merge regular income-tax with farm income-tax.

I would like to suggest to the hon. Members that if they give notices under rule 41 on the above subjects, I will consider them for admission so that statements can be made during the next meeting of the Assembly.

3. அறிவிப்புகள்

(அ) விதி 57-ன் கீழ் கொடுக்கப்பட்ட அறிவிப்பு குறித்து.

MR. SPEAKER : I have received a notice under rule 57 of the Assembly Rules from the hon. Member Thiru K. T. K. Thangamani. The notice was received this morning only. I will have it examined for admission and take necessary action in the matter.

4. கவன ஈர்ப்பு

(அ)யாணக்கவுனி காவல் நிலையத்திற்குப் பின்புறம் ஏற்பட்ட தீ விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட குடிசை வாழ் மக்களுக்கு உடனடி நிவாரணம் அளிக்க வேண்டி அவசியம் குறித்து.

THIRU N. DENNIS : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Food and Revenue to a matter of urgent public importance, namely, the fire accident that took place on 4th October 1971 in the slum behind Elephant Gate Police Station and the consequent hardships caused to the residents of that area and the need to take immediate steps to rehabilitate them in a nearby area till new houses are built for them.

DR. H. V. HANDE : Mr. Speaker, Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Food and Revenue to a matter of urgent public importance, namely, the fire accidents that took place on 4th October 1971 in the slum behind Elephant Gate Police Station and the consequent hardships caused to the residents of that area and the need to take immediate steps to rehabilitate them in a nearby area till new houses are built for them.

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM : A fire accident took place at 2-05 p.m. on 4th October 1971 at Kalyanapuram behind the Elephant Gate Police Station, Vepery division, Madras, in which 227 huts were destroyed, rendering 508 families homeless and resulting in damages to property worth about a lakh of rupees. As an immediate relief the Collector of Madras had arranged for

1971 அக்டோபர் 25] [Thiru P. U. Shanmugam]

the disbursement of a net amount of Rs. 23,780 as cash relief for reconstruction of huts and for purchase of lost clothes, etc., to the victims of the fire accident as detailed below :—

	No. of victims	Amount
1. Owners-occupied huts (Rs. 80 each in which Rs. 60 towards the reconstruction of huts and Rs. 20 towards the Clothing grant)	220	17,600-00
2. Owners residing outside and pulled down (Rs. 60 each towards the reconstruction of huts only)	7	420-00
3. Tenants (Rs. 20 each towards the clothing grant only)	288	5,760-00
Total		23,780-00

DR. H. V. HANDE : May I know arising out of the answer whether all the persons involved have been given the amount. I think some persons were left out. Since my constituency was also involved, I represented to the Collector concerned that all of them should be given and there was some delay in the dispersal of the amount. There is also another problem. These people are coming under the Slum Clearance Scheme and according to the answer made in the House, I was also told that their houses will come in the first or second phase and they will be given till then alternative accommodation, till they complete the particular scheme in Vyasarpadi or whatever it is. So they have to be given two amounts one for destruction of houses and another for constructing new house, till they are taken up by the Slum Clearance Board. Will the Hon. Minister take this complicated situation under consideration and sympathetically consider their requests?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவர் அவர்களே, 227 குடிசைகள் பாதிக்கப்பட்டன. அவற்றில் 220 குடிசைகளுக்கு 80 ரூபாய் வீதம் கொடுத்தாகிவிட்டது. பாக்கி 7 குடிசைகளுக்கு—அவை எரிக்கப்படவில்லை, பிரித்துப் போடப்பட்டுவிட்டன என்பதனால் துணிக்காகக் கொடுக்கிற 20 ரூபாய் நீங்கலாக 60 ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டது. எல்லாம் போர்டைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரம் சேகரித்து அளிக்க முடியும்.

(ஆ) அரசு பேருந்துக் கட்டண உயர்வால் ஏற்பட்டுள்ள நிலையும் பழைய கட்டணங்களையே வசூலிக்க வேண்டியதன் அவசியமும்.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, I call the attention of the Hon. Minister for Transport to a matter of urgent public importance, namely the situation arising out of the increased

[Thirumathi T. N. Anandanayaki] [1971 அக்டோபர் 25]

bus fare in the State Transport buses plying in the City of Madras and also in the buses plying from Madras to other mofussil towns and the need to restore the old rates.

Dr. H. V. HANDE : Sir, I call the attention of the Hon. Minister for Transport to a matter of urgent public importance, namely, the situation arising out of the increased bus fare in the State Transport Buses plying in the City of Madras and also in the buses plying from Madras to other Mofussil towns and the need to restore the old rates.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I call the attention of the Hon. Minister for transport to a matter of urgent public importance namely the situation arising out of the increased bus fare in the State Transport buses plying in the City of Madras and also in the buses plying from Madras to other mofussil towns and the need to restore the old rates.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : I am grateful for the sponsors of this notice under rule 41 of the Assembly Rules for having given me this opportunity to clear a lot of misunderstanding and misconception arising out of our rationalisation of fare structure in the City and increase in fare in the mofussil routes.

For the Members to appreciate what we have done in the proper perspective, I would like to explain the system of fare structure that obtains in the City of Madras. We have, in keeping with the practice in the rest of the country kept a minimum of ten paise for the first stage which is 2 kilometres. For every subsequent stage of approximately 2 kilometers, there is an additional fare. The fare structure in the City was last revised in 1964 with a minimum fare of ten paise for the first stage (2 kilometres) and four paise for every subsequent stage. Owing to scarcity of coins in 1967, the fares were rounded off to five paise with the result certain redundant stages were created. Prior to this revision, the stages were 10, 14, 18, 22, 26, etc. After the revision with the rounding off to the nearest five paise, the stages became 10, 15, 20, 20, 25, 30, 35, 35, 40, 45, 45, 50 etc.

This meant that a person who travelled 5 kilometres under the Pre-1967 structure paid 18 paise which was rounded off to 20 paise. The person who travelled 8 kilometres and paid 22 paise also paid 20 paise because his fare was rounded off to the nearest five paise, viz., 20 paise. This created a system under which a section of the transport users paid lesser fares though they travelled longer distances.

The working of the system conferred certain undue advantages to a section of the travelling public while depriving the department of a legitimate share of revenues. It is a basic principle of any service that the charges should be related to the extent

1971 அக்டோபர் 25] [Thiru S. Ramachandran]

and quantum of the service performed. Apart from this inequity, we were also faced with a variety of abuses as a result of temptation of people to over-travel and temptation to re-sell the tickets which have been once used. Rationalisation of fares to eliminate the inequity to a section of users and also the practical difficulties faced by the department was overdue. What we did on 1st October, 1971 was to introduce a fare structure which abolished the redundant stages and made the structure more rational thereby ensuring that a person who travelled a longer distance paid more by way of fare than the one who travelled a shorter distance.

This rationalisation has resulted in the increase of fares in the case of some of our users. But I would like to inform the House that the statistics of daily tickets sold by denominations conclusively established that a large majority of users of bus transportation system travelled for shorter distances. Their travel is generally 6 kilometers or less. For the first three stages in respect of all passengers who travel upto 6 kilometres, the fares have not increased at all as a result of rationalisation. Out of 10 lakhs of passengers we carry every day in Madras City, 6.8 lakhs of passengers buy tickets of the value of 20 paise or less which demonstrate that in respect of 68 per cent of the travelling public, there has been no increase as a result of rationalisation.

In respect of the remaining 32 per cent of the travelling public, however, there has been some increase as a result of rationalisation. The statistics of the State Transport Department on the basis of tickets sold by denominations prove that another three lakhs of passengers, i.e., 30 percent travel a distance of 8 to 14 Kilometres. The increase as a result of rationalisation in their cases is five paise per ticket. Therefore, out of a total travelling public of ten lakhs in the City of Madras, there is no increase in the case of 6.8 lakhs and there has been only an increase of five paise in the case of another three lakhs, leaving the number of persons affected by the increase significantly to 2 per cent, i.e., twenty thousand. In respect of those two percent also, the maximum increase has been 15 paise per ticket as a result of rationalisation.

I would also like the House to note that even after rationalisation, the rate structure that we have in the City of Madras compares very favourably with what the people in the cities of our neighbouring States of Andhra Pradesh, Mysore and Kerala are enjoying. The House would be happy to hear that in no case the bus user in Tamil Nadu is paying more.

As far as mufussil routes are concerned, the last general revision of the fare structure was done in 1964. Under Section 43 (1) (d) (i) of the Motor Vehicles Act, 1939, the State Government in G.O. Ms. No. 841, Home, dated 23rd March 1964 issued directions fixing the maximum fare of 3 paise per kilometre in respect of ordinary stage carriages. One of the operators in

[Thiru S. Ramachandran] [1971 அக்டோபர் 25]

Salem (N. S. Motor Service) charged rate lower than the rate fixed by the Government which was objected to by the Regional Transport Authority. The operator filed a Writ Petition and the High Court of Madras held that the operators were at liberty to fix fares within the maximum rates prescribed by the Government with the prior approval of the Regional Transport Authority.

But one of the factors leading to the issue of directions by the Government under Section 43 (1) (d) (i) was the desirability of preventing uneconomic and unhealthy competition among motor vehicles. Allowing different rates among the operators within the maximum permissible rates will, no doubt, result in uneconomic competition.

To cite one glaring example, the shortest route from Madras to Kanchipuram, with 77 kilometres, had a fare of Rs. 1.40 that works out at the rate of 1.82 paise per kilometre. The private operators introduced this fare and the State Transport Department had to follow suit though the rate charged by the Department is 2.5 paise per kilometre for all other routes.

If this position had to be changed, it was considered that the directions in force have to be revised. Accordingly, the Government have decided to fix the fare at 3 paise per kilometre for ordinary stage carriages in the plains uniformly for all the operators throughout the State. The proposals were first notified in the Tamil Nadu Government Gazette for eliciting public opinion. After examining the objections and suggestions received from the persons interested the Government issued in G.O. Ms. No. 1674, Home, dated 22nd June 1971, directions under Section 43 (1) (d) (i) of the Motor Vehicles Act 1939. The rate of fare fixed in the draft directions is a FIXED ONE and Transport authorities cannot fix a rate which is either higher or lower than this. Thus the unhealthy competition practised by the various operators not only in different routes but in the same routes has been brought to an end. The only change, that the Government did in this connection is the elimination of option so far given to the private operators in fixing fares. Therefore, all operators including the State Transport Department have to have the same rate of 3 paise per kilometre to achieve uniformity. The increase of 1/2 paise by the State Transport Department is, therefore, inevitable as per the above directions by the Government.

This rate of 3 paise in Tamil Nadu compares with that of 3.3 paise in Kerala, 3.8 paise in Mysore and 3.5 paise in Andhra. These fares have been paid by the people of Andhra Pradesh and Mysore from 1968 and Kerala from October 1971.

Rationalisation and increasing charges in mofussil routes have affected people living and working outside greater Madras more, i.e., in the suburban areas. Well known practices all over the world

1971 அக்டோபர் 25] [Thiru S. Ramachandran]

recognise certain limits as limits of City for purpose of transportation. Within these limits the passengers are getting the benefit of lower rates, per kilometre, which is generally applicable to City commuters, the justification being that they use transportation daily as against mofussil travellers who use transportation more infrequently. According to the rules framed under the Tamil Nadu Motor Vehicles Rules, a distance up to 24 kilometres is considered to be in town limits. But in practice, in Madras City, 120 services covering 48 routes which ought to have been classified as mofussil routes were classified as City routes in the past. Among these routes, there were a number of them which had a distance of over 40 kilometres which were also reckoned as City routes. By this classification, the Transport Department was losing revenue and a section of the travelling public were getting concessions to which they were not entitled. As contemplated under the Motor Vehicles rules, it was decided on 1st October 1971 to withdraw this concession enjoyed by a section of the public and charge mofussil rates wherever the statutory limits exceeded 24 kilometres. In respect of passengers who travel by these 120 buses, the impact has been more.

They lost the concession of being treated as passengers on City routes and at the same time they were called upon to pay the new mofussil charges which are higher. Therefore, the difference in the fares that these persons have been paying prior to October and after rationalisation and increase of mofussil fares has been considerable.

No one realises more than I do, the hardships that are caused to this set of people. But I submit that the hardship that is borne by these people is equitable and they are paying no more for transportation and the same principle applicable to all transport users is being applied to them. The only difference has been that they have been paying less because of our indulgence and we have now found that it is necessary in the public interest that we cannot afford to continue this concession. The number of people affected by this measure form a negligible part, that is, a portion of 2 per cent who are really affected by these changes about which I referred to earlier. The House will appreciate that in any step for rationalisation we adopt and at any time we withdrew the concessions enjoyed by the people for a long period, there is bound to be hardship.

Unless the opposition Groups want the Government to continue to incur the losses in transportation system and the users of transportation system to be subsidised by the general public, by payment of increased taxes, I submit that there is no alternative to the rationalisation and marginal increases that we have made.

THIRU K. T. K. THANGAMANI: The statement is so long. I submit that copies may be supplied to the members.

[1971 அக்டோபர் 25]

MR. SPEAKER : I will suggest one thing to the Ministers concerned. If the Minister wants to make such a long statement, he can place the printed copies on the Table of the House.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, மூன்று நான்கு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக, அதாவது 1967-ம் வருஷத்திற்கு முன்பாக பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட வேண்டுமென்ற நிலை ஏற்பட்டபொழுது, சென்னை நகரத்தில் பல அரசியல் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் எல்லாம் அதைக் கண்டித்து உண்ணாவிரதம் இருந்தார்கள். 1967-க்குப் பிறகு ஒரு தடவை, ரேஷனலைசேஷன் செய்யப்பட்டது. அது கட்டண உயர்வு என்று சொல்லப்படவில்லை. மற்ற மாநிலங்களையெல்லாம் பார்த்து, நம்முடைய மாநிலத்தில் பஸ் கட்டணம் உயரவில்லையென்று வேண்டுமானால் சொல்லிக் கொள்ளலாம். கட்டண விதிகம் சில இடங்களில் ரொம்பவும் உயர்ந்திருக்கிறது. சில இடங்களில் ஒரு ரூபாய் என்கிற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. ஆகவே, இந்தக் கட்டண உயர்வைக் கைவிட அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். காரணம், இப்போதே காங்கிரஸ்காரர்களும், எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் பஸ் கட்டண உயர்வைக் கண்டித்து உண்ணாவிரதம் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமசுந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்துள்ளபடி, சென்னை சுற்றுப்புற நகர்ப்பகுதிகளில் ஒரு பகுதி மக்களிடையேதான்—உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னபடி—கட்டணம் சிறிது கூடுதலாகியிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. டவுனைச் சுற்றி 24 கிலோ மீட்டர் சிட்டி ரூட் என்று இருக்கிறது. 48, 50 கிலோ மீட்டர் உள்ள ரூட்டுகள்தான் மாவட்ட வழித்தடங்களாக மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் கட்டண விதிகம் இப்படி ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது சட்டவிதிகளுக்குட்பட்ட காரியம். இந்தக் கட்டண உயர்வை எல்லோரும் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : The Hon. Minister in his reply was saying that the smaller denominations were left out. Is it not a fact that smaller denominations like Parrys Corner to Aminjikarai was 20 paise before—it is inside the City and not outside the City,—now it is 25 paise. From Parrys to Shenoy Nagar it was 25 paise before and it is 30 paise now. From Parrys to Anna Nagar it was 30 paise before and it is now 35 paise. Even small denominations have undergone a change. From Avadi to Ambattur previously the fare was 15 paise and today it is 30 paise—exactly double. Of course, it is legalised, but the question is whether it has not affected persons. I will be very happy if the Chief Minister kindly takes interest in this. This is a very important thing. As the Head of the Cabinet, he should also give some concession, taking into consideration the persons involved. We may agree at least on this issue. From Avadi to Tube Products it was 10 paise before and now it is 30 paise. But the Hon. Minister says that short denominations have not been increased. That is one point.

1971 அக்டோபர் 25]

[Dr. H. V. Hande]

The maximum increase is said to be 15 paise. But I have got records to prove that the maximum increase is much more than 15 paise. From Madras to Kancheepuram it was Rs. 1.40 before. Now it is Rs. 2.35 for one route and Rs. 2.80 for another route. From Avadi to Arts College it was 60 paise before, now it is Rs. 1-15. So, I think his argument will not hold good. The maximum increase is more than 15 paise.

The Hon. Minister in his reply referred to the Opposition. The Opposition does not want the Government to lose at all because we have been saying that "you should not incur any loss. Our submission is 'you can make good the losses by doubling the whole rate'. In that manner the whole losses can be wiped out." Our question is because of the inefficiency

MR. SPEAKER: You can ask for only clarification and you should not go on lecturing.

DR. H. V. HANDE: This is the last day. We cannot get an opportunity. Our Hon. Chief Minister is also here. I am just persuading him also to give some concession for the travelling public.

May I know from the Hon. Minister, whether the public have to pay for the inefficiency of the Transport Department? The Opposition definitely does not want any maladministration. So, will it be possible for the Government to see that the administration is toned up and the public are given benefits?

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: As far as the City routes are concerned, I have already told that the maximum increase is 15 paise. The Hon. Member has referred to an increase of five paise in certain routes and it is within the limit of 15 paise. So far as district routes are concerned, I have already indicated in my statement that between Madras and Kancheepuram private operators have got the option with regard to 1.4 paise and the State Government had no other go except to fall in line. That is why rationalisation for the purpose of fixing a uniform fare for all the areas all over the State has been brought and so the Hon. Member will appreciate this position. He has stated that the fare has been increased to cover the inefficiency and it is not so. In fact even now the revenue per month has been on the increase not because of the fare rationalisation which has come into effect only from 1st October 1971. If the hon. Member wants, I can show him monthly receipts which are progressively on the increase and that has nothing to do with the efficiency of the organisation.

(Dr. H. V. Hande rose).

MR. SPEAKER: The Hon. Member may resume his seat.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: During the last session the Hon. Minister had stated on the floor of the House that there would be no revision of bus fares but suddenly he has revised the

[1971 அக்டோபர் 25]

fares which are high. He compared the rates prevailing in Kerala and Andhra Pradesh. But Tamil Nadu is a much better State and buses here can run at the old rate. Also I am given to understand that in Gujarat the rate is even lower than the rate here. So, I would point out that the rationalisation of rates as stated by the Hon. Minister is only to cover the inefficiency of the Department. They had also asked the poor philanthropic bus operators who have been running them at a lesser rate to revise their rates so that the Government also can on that account raise their bus fares

DR. H. V. HANDE : Sir, on a point of order. Is it proper on the part of the Hon. Minister to give information which he has not checked up properly. He has made a statement outside the House that the State Transport Department has undergone more losses. But he now makes a statement that the loss is not there.

MR. SPEAKER : I am going to give a ruling on your point of order. It is not a point of order.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : The rate in Tamil Nadu is the lowest in India. If the Hon. Member (Thirumathi T. N. Anandanayaki) is so sure that it is the lowest in Gujarat, I am happy to receive that information. As far as the Kancheepuram fare is concerned, the hon. Member has stated that the private operators have been collecting less than State Transport Department have been collecting. But I want to point out that in the Thanjavur, Tiruchirappalli and Madurai districts they have been collecting 3 paise from 1965 consequent on the issue of the G.O. in respect of that matter. Now what we have done is only rationalization and not a rise in fares.

(5) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/1971).

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, “தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு * (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/1971) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்ற தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இவ்வாண்டு நிதிநிலை அறிக்கை உரையினை நிகழ்த்துகையில் குறிப்பிட்டதாவது “உடைமைகள் சிலரிடையே குவிந்து கிடப்பதற்கு மாறாக, பெறத் தகுதியுள்ள பலரிடையே பரவலாக்கப்படுவதும், நாட்டுப் பொருளாதார அமைப்பிற்கு அடிப்படையான

* தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

1971 அக்டோபர் 25]

வற்றை அரசுடமை ஆக்குவதும், சமதர்ம அரசு நிறுவும் முயற்சியின் முக்கிய கூறுகளாகும். இன்று 1971-ம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 19-ம் நாள் இந்நிதி நிலை அறிக்கை இம்மன்றத்தின் முன் படிக்கப்படும்போது, 50-ம் அதற்கு மேற்பட்டதுமான பயணிப் பேருந்து உரிமங்களை வைத்திருக்கும் பெரிய போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பயணிப் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளை அரசு நாட்டு உடைமையாக்க முடிவு செய்துள்ளதை அறிவிக்கின்றேன்”.

மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் வெளியிட்ட அந்த அறிவிப்பினை நிறைவேற்ற இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்கிறது.

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சி அதனுடைய போக்குவரத்துத் துறையினைப் பொறுத்துள்ளது என்பதை யாவரும் நன்கறிவர். இவ்வடிப் படைத் தொழில் அரசுடமை ஆக்கப்படவேண்டுமென்கின்ற அவசியத்தை முதலாளித்துவத்தையே பொருளாதாரக் கொள்கையாகக் கொண்டுள்ள நாடுகளே உணர்ந்து இருக்கின்றன. சார்பாக, இங்கிலாந்து நாட்டின் இலண்டன் மாநகரப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை அந்நாட்டின் ஆளுங் கட்சியாக இருந்த பழமையாளர்கள் கட்சியே (சன்சர்வேடிவ் பார்ட்டி) நாட்டுடைமையாக்கியதை நினைவு கூறலாம். இந்திய துணைக் கண்டத்தில் இரண்டாம் உலகப்போருக்குப் பிறகு அமைக்கப்பட்ட போர் புனரமைப்பு மத்தியக் குழு, Central Committee on Post war Reconstruction, 1944-ம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் அளித்த பரிந்துரையில் பயணிப் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமெனத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் இந்திய அரசியல் சட்ட 39-வது விதியில் கொள்கை நெறிமுறைக் கோட்பாடுகள் பகுதியில் இத்தகு செல்வங்கள் ஒரு சிலரிடத்திலே குவியக்கூடாதென்பதும், இவைகளின் பயன் எல்லோருக்குமே பொதுவாக்கப்பட வேண்டுமென்றும், அதுவே அரசின் இலட்சியமாக அமைய வேண்டுமென்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையைத் தேர்தல் அறிக்கையிலேயே தெளிவாகக் குறிப்பிட்டுள்ளோம். இத்தகு முற்போக்கு நடவடிக்கைகள் மூலமாகவே இத்தமிழ்த் திருநாட்டில் காலத்திற்கும் கருத்திற்கும் ஏற்ற அறிவியல் சமநெறியினைக் scientific Socialism. கொண்டுவர முடியுமென்று இந்த அரசு நம்புகிறது.

இச்சட்ட முன்வடிவின்மூலம் தமிழகத்திலுள்ள ஐந்து பெரிய போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்றன. அவை:—

[மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர்—தலைமை]

- * 1. சதர்ன் ரோட்வேஸ், மதுரை 284 வழித்தடங்கள்.
- * 2. ஸ்ரீராமவிலாஸ் சர்வீஸ், தஞ்சை 92 வழித்தடங்கள்.
- * 3. ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட், கோவை 75 வழித்தடங்கள்.
- * 4. சக்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் 52 வழித்தடங்கள்.
- * 5. ராமன் அண்ட் ராமன், கும்பகோணம் 51 வழித்தடங்கள்.

[1971 அக்டோபர் 25]

ஆகவே, மேற்கூறிய ஐந்து நிறுவனங்கள் மூலம் 554 வழித்தடங்கள் அரசுடைமை ஆக்கப்படும். இந்நிறுவனங்களின் பயணிப் பேருந்துகளும், தனிப்பேருந்துகளும், அவற்றிற்கெனப் பயன்படுத்தப்படும் முழுச் சொத்துக்களும் அரசுடைமையாக்கப்படும். இந்தச் சொத்துக்களுக்கு வெளிவிலைப்படி ஈட்டுத்தொகை பணமாகவோ அல்லது பத்திரங்களாகவோ தரப்படும். இந்நிறுவனங்களின் சொத்துக்கள் அரசு நடத்திட இருக்கும் கம்பெனிகளுக்கு உடனடியாக மாற்றப்படுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேலும் இச்சட்ட முன்வடிவு இந்த நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களின் நலன் முழுதும் பாதுகாக்கப்பட வழிசெய்கிறது. இந்நிறுவனங்களுக்கு வெளிவிலைப்படி தரவிருக்கும் ஈட்டுத் தொகையில் தொழிலாளருக்குச் சேரவேண்டிய தொகையினை ஒதுக்குவது முதல் கடமையாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இச்சிறப்புப் பிரிவுகள் ஏற்கனவே அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட சட்ட முன்வடிவில் இல்லாத காரணத்தால் அது திரும்பப் பெறப்பட்டு இப்புதிய சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

ஆகவே, இச்சட்ட முன்வடிவை இப்பேரவை முழுமனதாக நிறைவேற்றித் தருமாறு வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அமைச்சர் முன்மொழிந்துள்ள தீர்மானம் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவரவர்களே, இந்த மசோதாவை வரவேற்கின்ற நிலையில் நாங்கள் இருந்தாலும் கூட இதிலே இருக்கும் சில குறைபாடுகளை எடுத்துக் கூற வேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் நாங்கள் இருக்கிறோம்.

இந்த நாட்டில் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க, பல்வேறு வழிகளில் எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகளில் இதையும் ஒன்றாகக் கருதி இந்த நாட்டில் இருக்கும் பொருளாதாரம் ஒரு சிலரிடத்திலே குவிந்துவிடாமல் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்கும் முறையில் ஏழைகளையும் வாழச் செய்யும் முறையில் இந்த மசோதா இந்த அவையின் முன்னால் வைக்கப்பட்டிருப்பதாக அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். அதை நான் உண்மையாகவே வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன். ஆனால் இந்த மசோதாவின் அடிப்படையில் நமது மாநிலத்தில் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் இன்றைய நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் செயலாற்றுகின்ற முறையைப் பார்க்கும்பொழுது இந்த நோக்கம் நிறைவேற்றப்படுகிறதா என்பதைத்தான் நாம் ஆழ்ந்த நோக்கத்தோடு பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது அமைச்சரவர்கள் ரூல் 41-ன் கீழ் எழுப்பப்பட்ட கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்திற்கு நீண்டதொரு அறிக்கையை இந்த அவையின்முன் வைத்தார்கள். அதில் கூறினார்கள், அக்டோபர் முதல் தேதியிலிருந்து இந்த இலாக்காவில் ஏற்பட்டிருக்கும் பஸ் கட்டண உயர்வு உண்மையில் உயர்வு அல்ல, சிரமைப்புதான் என்று கூறினார்கள். நான் உள்ளபடியே அதைக் கேட்டு வேதனைப்படுகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் சூழ்நிலை, அக்டோபர் முதல் தேதியிலிருந்து இந்த இலாக்காவில் பஸ் கட்டணம் சீரமைப்பு செய்யப்பட்டிருக்கிறதா அல்லது சீரமைப்பு என்ற பெயரால் சீரழிக்கப்பட்டு ஏழை எளிய மக்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா என்பதைச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் முதலமைச்சரவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன், போக்குவரத்து இலாக்கா அமைச்சரவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் மட்டும் இப்படிச் கூறவில்லை. இந்த நாட்டில் இருக்கும் அனைத்துக் கட்சிகளாலும், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்துடன் கூடச் சேர்ந்திருக்கும் கட்சிகளாலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்று அநியாயமாகப் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பது கூறப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். பஸ் கட்டண உயர்வை ஒட்டி கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் அனைத்துக் கட்சிகளையும் கொண்ட எதிர்ப்பு அமைப்பு அமைக்கப்பட்டுச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது, மனுக்கள் அமைச்சர்களுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இதுவரையிலும் அதற்குப் பதில் வரவில்லை என்று சொல்லும் பொழுது இதில் அரசு எவ்வளவு தூரம் அக்கறையில்தான் நிலைமையில் இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துக்காட்டுவதாக இருக்கிறது. அனைத்துக் கட்சிகள் என்று சொன்னால் எதிர்க்கட்சிகள் மட்டுமல்ல, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் பல்வேறு கிளைகளும் இந்த பஸ் கட்டண உயர்வைப்பற்றித் தீர்மானம் நிறைவேற்றி அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பியிருக்கின்றார்கள்.

ஆகவே, எந்த நிலையில், எந்த முறையில் நமது பஸ்களின் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஒருசில உதாரணங்களை நான் கூற விரும்புகிறேன். 5-ஆம் நெம்பர் ரூட்டில் முன்பு 60 காசாக இருந்தது இப்பொழுது 75 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 5-டி ரூட்டில் 60 காசாக இருந்தது இப்பொழுது 80 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ரூட் 7-இல் 90 காசாக இருந்தது 1 ரூபாய் 15 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 13-சி ரூட்டில் 1 ரூபாயாக இருந்த கட்டணம் 1 ரூபாய் 30 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: We are discussing the Fleet Operators stage Carriages Acquisition Bill. I think any discussion about fare structure is irrelevant so far as this Bill proper. cerned.

MR. DEPUTY SPEAKER: The Hon. Minister has made it clear. The hon. Member may please speak on the Bill proper.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, உண்மையிலே நான் முதன்முதலிலேயே கூறினேன், இந்த மசோதாவில் உள்ள நோக்கம் எந்தமுறையில் அமைக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன் என்று கூறிவிட்டுத்தான் இதைக் கூறினேன். இதுவரையில் சில வழித்தடங்களில் சில பஸ்கள் தேச உடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எந்த நிலையில் எந்த முறையில் திறமையுடன் செயலாற்றி இந்த நாட்டில் சமதரம் சமுதாயத்தை அமைக்க, ஏழை எளியவர்கள் வாழ்வகைகள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பதைத்தான் நாம் சிந்திக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் இதைக் கூறுகிறேன்.

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1971 அக்டோபர் 15]

அதோடு, இன்னும் இந்த அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள், 24 கிலோ மீட்டர் உள்ள இடங்கள் சிட்டி லிமிட் என்று கருதப்பட்டு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் நாகர்கோவிலிலிருந்து புறப்படும் பஸ்களில் ஏறத்தாழ 100-க்கு 90 பஸ்கள் 24 மைல்களுக்குமேல் என்று கருதப்பட்டு அத்தனைக்கும் குறைந்த கட்டணம் 30 காசுகள் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. குறைந்த கட்டணம் என்று சொல்லும்பொழுது, இந்த மாவட்டத்தில் ஓடும் பஸ்கள் ஒரு பட்டணத்தில் ஓடும் பஸ்கள் அல்ல, கிராமப்புறங்களில் இருப்பவைகள் அத்தனை பஸ் ரூட்டுகளும்.

ஆகவே, குறைந்த கட்டணமாக இதுவரை 10 காசு என்று இருந்தது இப்பொழுது 30 காசாக உயர்த்தப்பட்டதால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் யார் என்றால் ஏழை எளிய மக்கள், தொழிலாள மக்கள், மாணவர்கள் ஆகியோர்கள். ஏறத்தாழ 13 கல்லூரிகள் இருக்கின்றன, அத்தனை கல்லூரிகளுக்கும் மாணவர்கள் பஸ்களில்தான் செல்கிறார்கள். ஆகவே ஏழை மக்கள், என்.ஜி.ஓக்கள்,)று வியாபாரிகள், சிறு விவசாயிகள் ஆகியவர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். இதைக் கூறும்பொழுது அமைச்சரவர்கள் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு வேளை இந்த நிலை ஒத்து வரலாம். ஆனால் கிராமப்புறங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் கட்டணம் 30 காசு என்று நிர்ணயிக்கப்படுவதால் ஏழை எளியவர்கள்தான் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை நான் உண்மையிலேயே கூற விரும்புகிறேன்.

ஒருவேளை அமைச்சரவர்கள் கூறலாம், இந்தச் சீரமைப்பினால் அரசாங்கத் திற்கு வருவாய் வரவில்லை என்று கூறுவார்கள். நான் அறிந்த மட்டும் நாகர்கோவிலில் அன்றாடம் 10,000 ரூபாய்வரையில் ஒரு டெப்போவிற்கு வருவாகிறது. இந்த நிலையில் மாநிலம் முழுவதற்கும் ஏறத்தாழ 4 கோடி ரூபாய் ஒரு ஆண்டுக்கு வருவாக இருக்கிறது என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன்.

கழிந்த ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது 80 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டது. ஒருவேளை அந்த நஷ்டத்திற்குப் பரிகாரம் காணும் வகையில், சீரமைப்பினால் அத்தனை ரூபாயும் கிடைக்கும் என்ற அளவிற்கு இந்த அளவிற்குக் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டுமா என்பதைப் பற்றிச் சற்றுச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஃபேர் ஸ்டேஜ்களை எடுத்துக்கொண்டால் பல ரூட்டுகளில் இப்பொழுது குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்படி ஃபேர் ஸ்டேஜ்களைக் குறைப்பதால் என்ன நிலைமைகள் ஏற்படும் என்பதை அமைச்சரவர்கள் நன்கு உணர்வார்கள். இதுவரையிலும் 20 காசு கொடுத்து பிரயாணம் செய்தவர்கள் இனி 45 காசு வரையிலும் கொடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஃபேர் ஸ்டேஜ்களைக் குறைப்பதால், இண்டர் மீடியட் ஸ்டேஜ்களில், அதாவது இடைப்பட்ட இடங்களில் உள்ள கிராமங்களில் குறைந்த பயணம் செய்யும் மக்கள் அதிகம் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று கூற விரும்புகிறேன். நாகர்கோவில்-கோணம் என்று ஒரு பஸ் ஓடுகிறது. இதில் கோணத்திலிருந்து கல்லூரி மாணவர்கள்தான் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இதுவரையில் 10 காசு கொடுத்து வந்தவர்கள் இன்றைக்கு 30 காசு கொடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. நாகர்

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

கோவிலிருந்து ஆரல்வாய்மொழியிலுள்ள கட்டுறவுப் பஞ்சாலைக்குச் செல்ல
பஸ் கட்டணம் இதுவரை 40 காசு கொடுத்து வந்தவர்கள் இப்பொழுது 60
காசாகக் கொடுக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். நமது பஸ்களில் கன்னியாகுமரி
மாவட்டத்தின் எல்லைவரையில் குறைந்த கட்டணம் 30 காசாக இருக்கிறது.
ஆனால் எல்லையைத்தாண்டி கோளாவிற்குள் சென்றுவிட்டால் குறைந்தபட்ச
கட்டணம் 10 காசாக இருக்கிறது. அதுபோல கோளாவில் இருக்கும் பஸ்
களில் கோள எல்லைக்குள் இருக்கும்வரையில் குறைந்தபட்சக் கட்டணம் 10
காசாகவும் அதன் எல்லையைவிட்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்குள் வந்ததும்
நமது கொள்கையை அடிப்படையாக வைத்து குறைந்தபட்சக் கட்டணம்
30 காசாகவும் உயர்த்தப்படுகிறது. ஆகவே இந்த அவல நிலையை மாற்ற
அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்படி உயர்த்துவதால் நிச்சயமாகப் பணக்காரர்கள், வசதி படைத்த
வர்கள் பாதிக்கப்படவில்லை. நான் ஏற்கனவே கூறியதைப் போல ஏழைகள்,
தொழிலாளர்கள், மாணவர்கள், சிறு வியாபாரிகள், விவசாயிகள்தான் அதிக
மாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து, நிச்சயமாக நாம் ஒரு
சமதர்மத்தை நாட்டில் உருவாக்க எத்தனிக்கிறோம் என்றால் இந்தச் சீரமைப்பு
என்ற பெயரால் இப்பொழுது உயர்த்தியிருக்கும் கட்டணத்தை மறுபரிசீலனை
செய்து, அக்டோபர் முதல் தேதிக்கு முன்பு இருந்ததைப்போன்ற கட்ட
ணத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்
கிறேன். குறைந்தபட்சக் கட்டணத்தை 30 காசாக ஆக்கியிருப்பதால் அதிக
மாக ஏழை எளியவர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே 30 காசு என்று
இருக்கும் அந்தக் குறைந்தபட்சக் கட்டணத்தை ஒருவேளை முன்பிருந்தது
போல் 10 காசு என்று ஆக்க முடியவில்லை என்றாலும் கூட 20 காசாகவாவது
மாற்றியமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்,
வணக்கம்.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : மாண்புமிகு சட்டப்பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்
களே, மிகச் சிறப்பு வாய்ந்த இந்த மசோதாவில் என்னுடைய சில கருத்துக்
களைக்கூற எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக நான் என்னுடைய நன்றியைத்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உண்மையில் நாடு சமதர்மப் பூங்காவை நோக்கி நடைபோட வேண்டும்,
சிறந்தமுறையில் எல்லோருக்கும் எல்லாம் சமத்துவ முறையில், கிடைக்கின்ற
முறையில், உருவாக்க வேண்டுமென்ற முறையில் அறிஞர் அண்ணா அவர்களால்
உருவாக்கப்பட்ட இந்த அரசு. கலைஞர் அவர்களின் தலைமையிலே இன்று
இந்தச் சீரிய மசோதாக்களைக் கொண்டுவந்து கொண்டிருக்கிறது. இதைத்
தான் காந்தியடிகள் நீண்ட நாட்களுக்கு முன் தம்முடைய வாரப்பத்திரிகை
யில் எழுதினார்கள். மார்க்சிஸ்ட்கள்கூட இந்தக் கொள்கையை உணரும்படி
வலியுறுத்தினார்கள்.

50-க்கு மேற்பட்டவைகளை நாட்டுடைமையாக்கும் இந்தக் கொள்கையை
ஒருவேளை சிலர் அதிருப்தியுடன் ஏற்றுக்கொண்டால் நான் முதலில் சில
விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தியாவில் இருக்கும் மாகாணம்

[திரு. கா. வேழவேந்தன்] [1971 அக்டோபர் 35]

களில் குஜராத் மாகாணத்தில் இன்றைக்கு நூற்றுக்கு நூறு பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட்டு நடந்து வருகின்றன. அப்படி நடைபெறும் அவர்களுடைய சூழ்நிலையைப் பார்க்கும்பொழுது நாமும் அந்த வகையிலே செய்திருக்கலாம். ஆனால் சிலர் சட்டத்தையும், மற்றவைகளையும் துணையாக வைத்துக்கொண்டு இருந்தாலும் இன்றைக்கு நாம் துணிச்சலோடு இந்த மசோதாவின்மூலம் 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்கும் இந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்ற இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், இந்தத் துறையை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் அவர்களையும் இரண்டு முக்கியமான காரணங்களுக்காக நான் சார்ந்திருக்கும் கட்சியின் சார்பில் பாராட்ட வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன். ஒன்று—இன்று ஒரே இடத்தில் சுவீர்த்திருக்கும் செல்வத்தைப் பகிர்ந்து கொடுக்க வழி ஏற்படுகிறது. இரண்டாவது—இருக்கிற அரசுத் துறை பஸ்கள் எல்லாம் நகரப் புறங்களில் மட்டுமே ஓடிக் கொண்டிருந்த காரணத்தால் நட்டத்தில் நடைபெற்றன. முன்னால் இருந்த காங்கிரஸ் அரசு என்ன காரணத்தாலோ நகர்ப் புற பஸ்களை மட்டுமே நாட்டுடைமையாக்கி ஓட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். நகரப் புறங்களில் அடிக்கடி பஸ்களை நிறுத்தி நிறுத்தி—ஸ்டாப் பை ஸ்டாப்—ஓட்டுகின்ற காரணத்தாலும், நெரிசலாக இருந்த காரணத்தாலும் நட்டத்தைக் காட்ட வேண்டிய சூழ்நிலை இருந்தது. டி.வி.எஸ். போன்ற தனிப்பட்ட நிறுவனங்கள் கூட நகர்ப்புற பஸ்களைக் காட்டிலும் வெளியூர் பஸ்களை அதிகமாக வைத்துக் கொண்டிருந்த காரணத்தால்தான் நல்ல லாபத்தைக் காட்ட முடிந்தது என்பதை நடுநிலையாளர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். ஐம்பது பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளதை நாட்டுடைமையாக்கும் காரணத்தால் எதிர்காலத்தில் அரசுத் துறை நிச்சயமாக நல்ல லாபத்தில் ஓடும் என்ற நிலையில் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்த அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்ட நினைக்கிறேன்.

ஒன்றைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய அரசுத் துறை பஸ்களில் ஓரளவு ஒருசில இடங்களில் உயர்த்தப்பட்ட கட்டணத்தைப் பற்றி மிக அதிகமாகப் பேசப்படுகிறது. மதிப்பிட்டுக் குழுவின் சார்பில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் வட மாநிலங்களுக்குச் சென்று வந்தோம். இங்கே இருக்கும் முன்னாள் அமைச்சர் ஜோதி அம்மையார் போன்றவர்கள் கூட வந்திருந்தார்கள். அங்குள்ள நிலையை நோடியாகப் பார்த்தபோது வியப்படைந்தோம். பஞ்சாபில் போக்குவரத்துத் துறை லாபகரமாக நடக்கிறது என்றால் அங்குள்ள கட்டணம் நம்முடைய மாநிலத்தில் இருப்பதை விட மிக அதிகம்; அது தவிர பாசஞ்சர் டாக்ஸ் என்று வரி வேறு வாங்குகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய எங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பஸ்ஸுக்குக் கூட ரயில்வே ஸ்டேஷனிலிருந்து சட்டமன்ற விடுதிக்குப் போக கொஞ்சம் கூட ஈவு இரக்கம் இல்லாமல் 100 ரூபாய் வசூலித்தார்கள். காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களே அதிருப்தியோடு சொன்னார்கள். இதனால்தான் லாபக் கணக்குக் காட்டுகிறார்கள் என்று வெளிப்படையாகச் சொன்னார்கள். வரப் போகிற மசோதாவின்போது அவர்கள் இதை எடுத்துச் சொன்னால் கூட நன்றாக இருக்குமென்று நினைத்தேன். இப்போது அவர்கள் இங்கே எதிர்க்க வேண்டுமென்பதற்காக எதிர்க்கிறார்கள் என்றுதான் இந்த நோத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கா. வேழவேந்தன்]

இழப்பிட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பதில் கூட தகுதி வாய்ந்த அலுவலர்
களை வைத்து ஆர்பிட்டரேட்டராக நியமித்து இழப்பிட்டுத் தொகையை
நிர்ணயிக்க இருக்கிறார்கள். கொடுக்கிற முறையில் கூட நியாயம் காட்டப்பட்
டிருக்கிறது. இத்தனை தவணையில் கொடுக்கலாம் என்று வரையறுக்கப்பட்
டிருக்கிறது. இழப்பிட்டுத் தொகைக்கு ஆறு சதவிகிதம் வட்டியைச் சேர்த்துக்
கொடுப்போம் என்று மசோதா சொல்லுகிறது. நடுநிலைமையாளர்கள் மனப்
பூர்வமாக இந்த மசோதாவை ஆதரிக்க வேண்டும்.

தொழிற்சங்கத்தை நடத்திக் கொண்டிருப்பவர்களில் ஒருவன் என்ற முறை
யில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு
முதலமைச்சர் அவர்களையும் ஒன்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கனவே
தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களைப் பொருத்தவரை தொழிலாளர்களை எடுத்துக்
கொண்டிருக்கிறோம். எப்படி ஒர்த்துப்பை ஒட்டி இருக்கும் பல்வேறு இயந்திர
ங்கள், கருவிகளை எல்லாம் எடுத்துக் கொள்ளுகிறோமோ, அதே போன்று
தொழிலாளர்கள் அவ்வளவு பேரையும் ஏற்றுக் கொள்ள முழு முயற்சியோடு
முயலவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மற்ற மாநிலங்களில் டெக்னிகல் அசிஸ்டென்ட்ஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற
பணியாளர்கள் அதிகமாக இருப்பதால் எல்லா பஸ்களும் ஓடிக்கொண்டே
இருக்கின்றன. நம்முடைய மாநிலத்தில் அப்படிப்பட்டவர்கள் குறைவாக
இருக்கும் காரணத்தால் ஓட வேண்டிய பஸ்கள் சில இடங்களில் நின்று விடு
கின்றன. இந்தக் குறையைப் போக்க முயற்சிக்க வேண்டுமென்று அந்தத்
துறையின் ஆர்வமுடைய அமைச்சர் அவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக, மிக உன்னதமான நீண்ட நெடுங்காலமாகத்
திராவிட முன்னேற்றக் கழக மாநாடுகளில் தீர்மானங்களாக நிறைவேற்றப்
பட்டு வந்ததும், மானிபெஸ்டோக்களில் சொல்லப்பட்டு வந்ததும் கொள்கை
அளவில் இருந்ததும் நடைமுறையில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது என்பது
புலனாகிறது. ஒரு காலத்தில் பஸ் முதலாளிகள் ஆளும் கட்சிக்குத் துணையாக
இருந்தார்கள் என்ற பெயர் இருந்தது. நாம் ஆளும் கட்சியாகப் பொறுப்
பேற்றுக் கொண்ட நேரத்தில், இப்போது முதலமைச்சராக இருக்கிற
மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த
நேரத்தில் பஸ் முதலாளிகள் அவரைச் சந்தித்து எங்கள் தலையில் கை வைக்கா
தீர்கள் என்று கோரிக்கை கொடுத்தார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழக
அரசு அதைப் பற்றிக் கவலைப்படாமல் எந்த சோஷலிசத்தைக் கொண்டு வா
வேண்டுமென்று நினைத்ததோ அதிலே துணிவாக, தீர்க்கதரிசனத்தோடு
செயலாற்றிக் கொண்டு வருகிறது. ஐம்பது பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கும்
முதலாளிகளிடமிருந்து அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளுவதற்கான இந்த மசோ
தாவானது சமதர்ம சமுதாயத்தை, பொதுவுடைமை சமுதாயத்தை
உருவாக்கும் வகையில் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதை மனப்பூர்வமாக
வாழ்ந்து அமைகிறேன். வணக்கம்.

* THIRU K. M. SUBRAMANIAM: I welcome this Bill, the
first attempt at nationalisation of transport services. But I think
we have not gone far enough in the matter of nationalisation of

[திரு. கா. வேழவேந்தன்]

[1971 அக்டோபர் 25]

public utility services. It has already been done by the party which I represent. The moment we got freedom we nationalised railways and then the electricity concerns as far as possible. In many States we have nationalised even Bus Transport. I do not know by what name we can call the party in power in Gujarat; in Gujarat they had completely nationalised the transport services. But in Tamil Nadu, in spite of all the promises given to the electorate, in spite of talk of socialistic society, we are going very slow in the matter of nationalisation of bus transport.

Of course, the preamble to the Bill says that in order not to have monopoly, the buses of fleet owners owning 50 or more buses—will be nationalised. I think in the matter of nationalisation the minimum should be 5. Even to have 5 buses one should have a capital of Rs. 5 to Rs. 10 lakhs. Who are the beneficiaries of these private transport? 50 per cent of the beneficiaries are the money lenders or financiers, financing at usurious rate of interest. I think we should go a step forward and the buses of those owning more than 5 buses should be acquired. That is my view.

Secondly, there is the impression that all nationalised services are inefficient and therefore further nationalisation should not be there. The question is not because of inefficiency, nationalisation should be given up. Because there is inefficiency in Government undertaking, we should not stop nationalisation. We should implore efficiency. Coming to the increase in bus fares, I say it is atrocious. Do you know what has happened to the middle classes? A man coming from T. Nagar to Parrys Corner has to pay 10 paise more everyday. First it was 25 paise. Then it was increased to 30 P. Now today has to pay 35 P. So for going and coming everyday he has to spend 70 P. daily. How much it affects him?

So, under the excuse of rationalisation we are doing many things. People outside think that it is because of Government undertaking. This is wrong. It is not because of Government undertaking but because of the inefficiency of the Government undertaking. Because of the way in which Government do things, this has become bad. Nationalisation by itself, particularly of public utility services, is very good because we should not allow any private owner to exploit the public in the matter of utility service at least. But here we find instead of that, there is a general public criticism that services are bad. Buses do not stop as we wanted, the stopping places are bad, bus is overcrowded and one has to wait for about 3 hours or 4 hours in the evening to get a bus to go to his house—all these are bad. But the remedy lies not in not nationalising, but in effective, efficient administration of the nationalised services. That is what I am after.

1971 அக்டோபர் 25] [Thiru K. M. Subramaniam]

I think the Government should accept, if they really mean that they are socialistic. What is the use of having 50 and more buses only? If you nationalise most of the routes, you will find it much more profitable. After all, Gujarat has nationalised and it is running on profit, to my knowledge. I do not know whether this Government have asked that Government. To my knowledge the Gujarat public transport service is running on profit. Even in old Travancore State before independence, they nationalised even certain lorry services and it has been running on profit. But now we find not only no profit, but inefficiency and lack of facilities, lack of service. All these must stop.

Instead of nationalisation, the Government must devote their attention to efficient administration of these routes. It is the easiest thing to do for any concern. Whether it is private, public or anything, to incur a loss and increase the price so far as the consumer is concerned. They do not care to find out why the loss is incurred whether it can be brought down by observing economy whether the working can be rationalised without retrenchment and without cutting down the services.

Nobody takes care to find out what is the reason for the loss. They should not waste money and they should economise their expenditure. As a principle and as promised by the D.M.K. the Government should nationalise all the bus routes. But if they are not able to do it, at least they should nationalise 5 buses and more. Those routes must be taken over by the Government. There should be much more efficient service and there should not be profiteering or misuse because people are finding it very difficult.

It is very astonishing to me when I read the news about increase of fares. There is a news in the paper that the Central Government has asked the local Governments to put a surcharge on bus fares. I think the Tamil Nadu Government will not do such a thing. Already there is a very huge burden on the travelling public. When we want prices to come down, when we are suffering from inflation, when people are finding it difficult to survive, this sort of increase of transport fare is very bad.

I therefore request the Government and I hope they would—certainly to reconsider how to improve the working of the transport system and nationalise all transport fleet which contains more than 5 buses. I think the Government will certainly do well to reconsider the present nationalisation and reduce the fare. Thank you.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். வளர்ந்து வருகிற ஜனநாயக நாட்டில் இப்படிப்பட்ட தேசியமயமாக்கப்படுகிற பிரச்சனைகள் எல்லாக் கட்சிக்காரர்களாலும்

[திரு. நா. வீராசாமி]

[1971 அக்டோபர் 25]

இன்றையதினம் வரவேற்கப்படுவதைப் பார்க்கிறோம். ஒருகாலத்தில் இப்படிப் பட்ட பிரச்சனைகளை எதிர்த்தவர்கள் எல்லாம் இன்று ஆதரித்துப் பேசக்கூடிய அளவிற்கு இன்றிருக்கிற ஆட்சி உள்ளபடியே ஏழை எளியவர்கள் மீது அக்கறை கொண்டு ஆட்சி செலுத்துகிறது என்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள். பொருளாதாரத் துறையில் உச்சநிலையில் இருக்கக்கூடிய சிலரிடத் திலிருந்து பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் ஏழை எளியவர்களுக்கு அது உதவி செய்யும் என்ற வகையில் வெகு குறுகிய காலத்தில் அறிவிக்கப்பட்டு இன்று இது சட்டமாகக் கூடிய அளவிற்கு இம்மன்றத்தின் முன் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

இங்கு பேசிய எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் சிலர் உள்ளபடியே அதை வர வேற்கிறோம் அதை வரவேற்கிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு பஸ் கட்டண உயர்வைப் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நாங்கள் கூட எதிர்க்கட்சியாக இருந்தகாலத்தில், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறீர்களே, இதனால் விலைவாசிகள் உயர்ந்துவிடுகிறதே என்று சொன்ன நேரத்தில் அன்றையதினம் காங்கிரஸ் கட்சித் தலைவராக இருந்த காமராஜர் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஒரு நாட்டில் பஸ் கட்டண உயர்வும் விலைவாசி உயர்வும் ஒரு நாட்டின் வளர்ச்சியைக் காட்டு கிறது, வளர்ந்து வருகிற ஜனநாயக நாட்டில் விலைவாசிகள் உயர்வும், கட்டண உயர்வும் நாட்டின் வளர்ச்சியை எடுத்துக்காட்டுகிறது என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் அப்படிச் சொல்லலாம். நாம் சிறிது கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மட்டும் ஐயையோ, உயர்த்துகிறார்களே என்று சொல்கிறார்கள்.

உள்ளபடியே பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறார்களே என்ற கவலை இல்லை அவர்களுக்கு. அவர்களுக்குள்ள கவலை எல்லாம் சில பஸ் முதலாளிகள் பஸ் களை தேசியமயமாக்கிவிட்டதன் காரணமாக, அரசாங்கம் நடத்தும் இந்த நிர்வாகத்தில் கொஞ்சம் நஷ்டம் அடைந்து இந்தத் திட்டம் தோல்வி அடைய வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில்தான் சொல்கிறார்கள் என நினைக்கிறேன்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: I seriously object to that insinuation.

திரு. நா. வீராசாமி: இல்லை என்று சொன்னால் ஆதாரத்தோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். இதற்கு முன்னால் பஸ் முதலாளிகள் வேலுருக்கு நான்கு ரூபாய் வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அப்போது காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்தது. ஏன் நான்கு ரூபாய் வசூலிக்கிறீர்கள் என்று யாரும் கேட்கவில்லை. காஞ்சி புரத்தில் கருட சேவை என்று சொன்னால் ஐந்து ரூபாய் வாங்கிய பஸ் முதலாளி களும் இந்த நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இன்னும் சிலயிடங்களில் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை ஏன் என்று கேட்கவில்லை. ஆனால் அரசாங்கம் சட்டப்படி கொண்டுவருகிற நேரத்தில் அதை எதிர்க்கிறார்கள். இதிலிருந்து நமக்கு நன்றாகத் தெரிகிறது, பஸ் கட்டண உயர்வு முக்கியமானதல்ல, சிலரது பஸ்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்வதன்மூலம் அரசாங்கம் இந்தத் திட்டத் தில் தோல்வி அடைந்தால் அதை வைத்துக்கொண்டு அரசியல் லாபம் சம்பாதிக்கலாமே என்ற எண்ணத்தில்தான் அப்படிப் பேசுகிறார்கள் என்று உள்ளபடியே நான் கருதுகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. நா. வீராசாமி]

டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ராமன் அன்ட் ராமன், சக்தி விலாஸ போன்ற பஸ் கம்பெனிகள் யார் யாருடையவை என்று பார்த்தால் அவர்களில் பெரும்பாலோர் காங்கிரஸ் கட்சியின் பக்கம் இருக்கக்கூடியவர்கள் என்பதை நாம் மறுக்கமுடியாது. அந்தப் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது மட்டுமல்ல, நமது அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தில் மிகத் தெளிவாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். அவற்றில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கிற அளவிற்கு அந்தக் கார்ப்பரேஷனில் அவர்கள் நியமிக்கப்படுவார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு உத்தரவாதம் தேசியமயமாக்கப்படுகிற நேரத்தில் அரசாங்கத்தால் கொடுக்கப்பட்டுள்ளதை நிச்சயமாக எல்லோரும் பாராட்டுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உச்சவரம்பு நிர்ணயித்திருக்கிற இந்த நேரத்தில் அதற்கு மேல் இருக்கிற பஸ்களை எல்லாம் நாம் மற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பதை விட அரசாங்கமே அவைகளை எடுத்துக் கொண்டால்தான் அதனால் பாதிக்கப்படுகிற தொழிலாளர்கள் கூட நிச்சயமாக பாதுகாக்கப்படுவார்கள். எனவே அந்தப் பஸ்களை தனிப்பட்ட சிலருக்குக் கொடுக்காமல், குறிப்பிடப்பட்டுள்ள உச்சவரம்பிற்கு மேற்பட்டுள்ள பஸ்களை, பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளவற்றை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிற பஸ்களுக்கு காம்ப்ளசேஷன் கொடுப்பதைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். காசாகக் கொடுக்கிறோம், பணமாகக் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

உண்மையிலேயே இன்று நாடு இருக்கிற நிலையில் இன்றையதினம் அப்படி பஸ் முதலாளிகளுக்கு பணமாகக் கொடுக்க வேண்டுமா என்பதைப் பற்றிச் சிந்திக்கவேண்டும். ஏனெனில் நாட்டில் பஸ்வேறு நல்ல திட்டங்களை நிறைவேற்றிக்கொண்டு வருகிற நேரத்தில் ஏற்கனவே நிறைய சம்பாதித்து, அதுவும் கறுப்புப் பணம் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற சில முதலாளிகளுக்கு நம் அரசு உடனடியாக பணமாகக் கொடுக்கவேண்டாம். அதற்குப் பதிலாக பாண்ட்கள் கொடுத்தால் நல்லதல்லவா என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

இப்படிப்பட்டதொரு சட்டத்தைக் கொண்டுவருகிறோம் என்று தெரிந்தவுடனேயே சில முதலாளிகள்—நான் கேள்விப்படுகிறேன்—அவசர அவசரமாக பஸ்களை எல்லாம் கவனிக்காமல் இருக்கிறார்கள் என்பது மட்டுமல்ல, அதிலுள்ள ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் கூட களவு போயிருக்கிறது என்று சொல்வது மட்டுமல்ல, என்ஜின்கள் கூட மாற்றப்படுகிற அளவிற்கு இன்றையதினம் பஸ் முதலாளிகள் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இவற்றை நம் அரசு நல்லமுறையில் கவனத்தில் கொண்டு அப்படிப்பட்ட பஸ்களுக்கு காம்ப்ளசேஷன் கொடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் அதற்கு வெறும் அதிகாரிகளை மட்டும் போடாமல் பொது வாழ்க்கையில் ஈடுபட்டிருக்கிற சிலரைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அமைத்து விலை நிர்ணயிக்கக்கூடிய நிலையை உண்டுபண்ணவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் தேசியமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்கிற நேரத்தில், கார்ப்பரேஷன்கள் உருவாக்கப் போகிறோம் என்று சொல்கிற நேரத்தில் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்று அமைத்து மறுபடியும் ஒரு தனிப்பட்ட ஸ்டேட்டியூன்ஸ்போர்ட் போன்றவிதத்தில் அமைக்காமல் அது பரவலாக்கப்பட

[திரு. நா. விராசாமி]

[1971 அக்டோபர் 25]

வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற முறையில் பல கார்ப்பரேஷன்ஸ் அமைத்தால் இத்தொழிலைத் திறமையாகச் செய்யமுடியும். ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்று சொல்வதை விட்டு 200, 200 பஸ்களுக்கு என்று தனிப்பட்ட முறையில், தஞ்சை, திருச்சி கார்ப்பரேஷன் என்று மின்சாரவாரியத்தில் இருந்ததைப் போல், இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கார்ப்பரேஷனாக போக்குவரத்துத் துறையில் அமைத்தால் நிர்வாகமும் நன்கு செயல்படமுடியும். தொழிலாளர்களுக்கும் பாதுகாப்பான நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மசோதாவை ஆதரித்து என் கருத்துக்களை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். சுரேந்திரன் : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை வரவேற்று இரண்டொரு வார்த்தைகளைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதைப் பற்றி ஏற்கெனவே நான் பேசியிருக்கிறேன். அப்படிப் பேசுகிறபோது, பஸ்களை தேசிய மயமாக்குவதிலே துண்டு, துண்டாக செய்வதை விட ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துக்கொள்வது தேசியமயம் வெற்றி பெறுவதற்கு மிக அத்தியாவசியமானது என்று அன்றைக்கே குறிப்பிட்டு இருக்கிறேன். எப்படி இருந்தாலும், ஒரு முடிவு செய்து அது மசோதாவாக வந்து இருப்பது, தொழிலாளிக்கு உறுதியான பாதுகாப்பு அளிப்பது என்பது இதிலே சேர்ந்து இருப்பது மிகவும் பாராட்டக்கூடிய ஒரு அம்சமாகும்.

தேசியமயமாக்குகிற எந்தத் தொழிலாக இருந்தாலும் அந்தத் தொழிலினுடைய பயனை சாதாரண மக்கள் அதிலே வேலை செய்கிறவர்கள் அனுபவிக்கிற நிலையிலே அது அமைய வேண்டுமென்பதிலே யாருக்கும் அபிப்பிராய வித்தியாசம் இருக்க முடியாது என்று நினைக்கிறேன். ஆனால், இன்றைக்கு ஒடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் அம்மாதிரியான நிலையில் இருக்கிறதா என்று அராய்ந்து பார்க்கிறபோது அது அத்தகைய விரும்பத்தக்க முறையில் நல்ல முறையில் நடைபெறுகிறது என்று சொல்ல முடியாது.

இப்போது பஸ் கட்டணம் உயர்ந்து இருக்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிற போது, அது காலத்தை ஒட்டி செய்த காரியமாக எடுத்துக் கொள்ள முடியாது. ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் கட்டணம் உயர்த்த வேண்டியிருக்கலாம். அது எப்போது செய்யலாம், எந்த நேரத்தில் செய்யலாம் என்பதை கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகும். இந்த பஸ் தேசியமயமாக்குகிற இந்த நேரத்திலேயே பஸ் கட்டண உயர்வு என்பது தேசியமாக்கும் அந்தக் காரியத்திற்கு களங்கம் கற்பிப்பது போல் இருக்கிறது. சாதாரண மக்கள், பஸ்ஸிலே ஏறிப் போகும் மக்கள் மனதில் இது ஒரு வெறுப்பு உணர்ச்சியை உண்டாக்கும் தன்மையில் இருக்கிறதே அல்லாமல், தேசியமயக்கொள்கைக்கு சாதகமாக அமையவில்லை. இந்தக் கட்டண உயர்வு என்பது காலப் போக்கில் செய்யவேண்டிய ஒரு காரியமாகும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்த அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கும் தொழில்களில் பல தொழில்கள் சிறப்பாக, செம்மையாக நடைபெறவில்லை, நடப்பது இல்லை என்கிற நிலைமை இருக்கிறபோது, இப்போது புதிதாக ஆரம்பிக்கப்படும் இந்தக் காரியத்திலும் மக்கள் வெறுப்புணர்ச்சி அடையத்தக்க விதத்தில் இந்தக் கட்டண உயர்வு

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. எம். கரேந்திரன்]

இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கட்டண உயர்வு சரியாக தவறா என்கிற வாதத்தில் நான் இந்த நேரத்தில் ஈடுபட விரும்பவில்லை. அது இந்த நேரத்தில் செய்தது சரிதானா என்பதை யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. எப்போது வேண்டுமானால் வரிபோட்டுக் கொள்ளலாம். அதே நேரத்தில் மத்திய அரசாங்கம் அவசரச் சட்டம் போட்டு, பல வரிகளை அதிகப்படுத்தி இருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில், இந்த கட்டண உயர்வும் சேர்ந்தால், ஜனங்களுக்கு பல கஷ்டம் ஏற்படும். இந்தப் பிரச்சனை எல்லாம் நடைமுறைப் பிரச்சனை.

இப்போது நம்முடைய போக்குவரத்து ஏன் சரியாக நடக்காமல், பல்வேறு புகார்களுக்கு இடம் அளிக்கிறது என்பதை இது வரையில் ஆராய்ந்து பார்த்து இருப்பார்கள் அமைச்சர் அவர்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். வெளி மாநிலங்கள், குஜராத், பஞ்சாப், போன்ற இடங்களுக்கு, சென்று பார்த்த நேரத்தில் அங்கே நல்ல விதமாக, லாபகரமாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நடைபெறுகிறது. அங்கே இருக்கும் ஓர்க்ஷாப்பில் உள்ள தொழிலாளர்கள் மிகவும் ஈடுபாடுடையவர்களும், அவர்கள் பொறுப்பில் இருக்கும் வேலையைச் செய்வதில் கவனமாகவும் இருக்கிறார்கள்.

ஒரு ஓர்க்ஷாப்பில் உள்ளே துழைந்து பார்த்தால், அங்கே இருக்கும் தொழிலாளர்கள் யார் வருகிறார்கள் என்பதை கவனிக்காமல், தங்கள் வேலையிலேயே கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய மாநிலத்தில் இருக்கும் ஓர்க்ஷாப்பில் கன்னியாகுமரியில் இருக்கும் ஓர்க்ஷாப்பில் சென்று பார்த்தால், அங்கே உள்ள தொழிலாளர்கள் எல்லாம் தங்களுடைய வேலையை விட்டுவிட்டு, நம்மிடத்திலே வந்து எங்களைச் சூழ்ந்து கொண்டு விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் நம்முடைய ஓர்க்ஷாப்பிலே இருக்கிறது. இது தவிர்க்கப்படவேண்டும். இது என்னுடைய சொந்த அனுபவத்திலேயே ஏற்பட்டு இருப்பதால் இதைச் சொல்கிறேன். இது இப்படி இருப்பதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய வேண்டும். அங்கே உள்ள நிர்வாகிகள் சரியில்லையா, அல்லது அங்கே உள்ளே தொழிலாளர்களுக்கு தங்களுடைய வேலையில் நாட்டம் இல்லையா, விருப்பம் இல்லையா, அப்படி அவர்கள் விரும்பாவிட்டால் அதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய்ந்து, அதிலே அவர்களுக்கு விருப்பத்தை ஏற்படுத்தும் வகையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியது நம்முடைய கடமையாகும்.

இம்மாதிரியான நிலைமைகளை ஆராய்ந்து ஜனங்களுடைய நலனுக்காக அந்தத் தொழில் இருக்கிறதே தவிர, அதிலே லாபம் உண்டாக்குகிற நோக்கம் இல்லை என்பதை தெளிவாக்கவேண்டும். தேசியமயமாக்கும் சில தொழில்கள் லாபத்தை நோக்கமாக கொண்டு செய்வதில்லை. அங்கே இருக்கும் ஜனங்களுக்கு, அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அது எந்த வகையில் நல்லது செய்யும் என்ற அடிப்படையில் தான் அந்தக் காரியம் செய்யப்படுகிறது. அந்தக் காரியத்தை உகந்த வகையில், உரிய நேரத்தில் செய்யவேண்டுமென்று இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனைக் கூறி என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25]

திரு. கே. ஏ. வகாப் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கும் இந்த மசோதாவை வரவேற்று பேசுகிற இந்த நேரத்தில் என்னுடைய இரண்டொரு கருத்துக்களை சொல்வதற்கு நான் அவாவுகிறேன். சமுதாயத்திலே இருக்கிற மேடுபள்ளங்களை எல்லாம் ஒன்றாக்கி, சமுதாயக் கழனிகளாக்கி நாட்டில் வளம் கொழிக்கச் செய்கிற வகையில் சமதர்மத்தை அடையத்தக்க வகையில் இந்த அரசு மேற்கொண்டுள்ள இந்த மசோதாவை வரவேற்கிற இந்த நேரத்தில், அதிலே உள்ள குறைபாடுகளை நாம் முன்ஜாக்கிரதையோடு கவனிக்கவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இப்போது நம்முடைய அரசுத் துறையிலே இருக்கிற பஸ்கள் எந்த அளவிலே நல்ல முறையில் நடந்து வருகின்றன என்பது அரசுக்குத் தெரியும். பொதுமக்களுக்கும் நல்ல முறையில் தெரியும். அங்கே இருக்கும் குறைபாடுகள் பூர்ணமாக போக்கப்படாத நிலையிலே நாம் இன்னும் அதிகமாக பஸ்களை எடுக்கிற நிலைமையில் போகிறோம் என்பதைப் பார்க்கிறோம். அதற்கு வேண்டிய முன் ஜாக்கிரதையோடு காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். நான் குறிப்பாக சொல்லிரும்புவது, பஸ் துறையிலே ஈடுபட்டு இருக்கிற அதிகாரிகள் மட்டுமல்ல குறிப்பாக தொழிலாளர்கள் இன்னும் அதிக அக்கறை செலுத்தவேண்டும். பஸ் துறையிலே இருக்கிற, அடித்தளத்திலே இருக்கிற டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் அதிலே அதிக ஆர்வம் காட்ட வேண்டும். அவர்களுக்கு ஆக்கமும், ஊக்கமும் தருகிற வகையில் சில திட்டங்கள், இன்சென்டிவ்கள் தரவேண்டும்.

இன்றைக்கு பஸ்ஸை நடத்துகிற அந்த கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் துறையிலே இருக்கிற சில கேடுகள் காரணமாக அவர்கள் ஊக்கம் குறைந்து இருப்பதாக அவர்கள் சார்பில் கூறலாம். பொதுமக்களும் அவர்கள் பேரில் குறை கூறும் அளவுக்குச் சில விஷயங்கள் இருக்கின்றன. உதாரணமாக ஓங்கிற பஸ் செங்கற்பட்டு பலாற்றின் நடுவே நின்று விட்டால், அதை அங்கேயே விட்டு விட்டு வருகிற நிலைமை தான் இருக்கிறது. அதை ரிப்பேர் செய்து எடுத்துவர, அதற்கான செலவு செய்ய டிரைவருக்கோ, கண்டக்டருக்கோ அதிகாரம் இல்லை. அவர்கள் வருவிக்கிற பணத்தில் அவர்களுக்குச் சொந்தம் இருக்கிறது என்கிற எண்ணம் ஏற்படுகிற அடிப்படையில் போனஸ் போன்றவற்றை அவர்களுக்கு அளிக்கவேண்டும். அப்போதுதான் அவர்களுக்கு உற்சாகம் இருக்கும்.

இன்றையதினம் மக்கள் மத்தியிலே ஒரு மிகப்பெரிய குறைபாடு இருக்கிறது. இதையாரும் மறைத்துப் பேசுவதற்கு இல்லை. அரசு பஸ் சரியாக ஓடவில்லை என்பது மட்டுமல்ல, அரசு பஸ்கள் எங்கெங்கே நிற்கிறதோ அங்கே இருந்து அவற்றை அகற்றுவதற்கு அதை எடுப்பதற்குப் பல நாட்கள் ஆகின்றது. இதனால் அந்த வண்டியில் போவதற்கு மக்கள் அச்சப்படுகிறார்கள். அந்த அச்சத்தைப் போக்குகிற வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பு இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் மிக மிகத் தேவை என்பதை வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதை மிகவும் ஆழமாகச் சிந்தித்துப் பார்த்து, அவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கிற வகையில் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. கே. ஏ. வகாப்]

பெரிய கம்பெனிகள் டி.வி.எஸ். போன்றவற்றை நாம் எடுக்க இருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட பெரிய கம்பெனிகள் எல்லாம் பஸ்கள் பாடி பில்லட் செய்வதையும் வைத்து இருக்கிறார்கள். சர்வீஸ் ஸ்டேஷன் வைத்து இருக்கிறார்கள். அவைகளை ஒரு சேர தேசிய உடமையாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கும்போது, அந்த நிறுவனங்களையும் சேர்த்து தேசியமயமாக்கினால், அந்தந்தப் பகுதியில், அந்த பஸ்களுக்கு ஏற்படும் “ரிபேர்களை” உடனுக்குடன் கவனிக்கலாம். அரசு பஸ் ஒடுவதிலே குறைபாடுகள் இருந்தாலும், அரசுத் துறையில் கட்டப்படும் “பஸ் பாடி பில்லிங்குக்கு” நல்ல பெயர் இருக்கிறது. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களையும் எடுத்துக்கொண்டால், நம்முடைய தேசியமயமாக்கும் திட்டம் இன்னும் வெற்றிகரமாகவும், விரைவு சிறப்பாகவும் இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களில் ஏற்படும் கோளாறுகளைக் கவனிப்பதற்காகப் பணிமனைகள், டெப்போக்கள் அமைத்து இருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் கூறியிருக்கிறார்கள். அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்க ஒன்றாகும். இந்த டெப்போக்கள் தாலுக்கா அளவில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஆங்காங்கு பஸ்களுக்கு ஏற்படும் ரிபேர்களை கவனிப்பதற்கு வழி வகை செய்யவேண்டும். அதற்கு வேண்டிய சாதனங்களை, ஆட்களை நியமிக்கவேண்டும். இந்தத் துறையில் இருக்கும் குறைபாடுகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, போக்குவரத்துத் துறையில் வட்டார அளவில் ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வட்ட அளவிலே, மாவட்ட அளவிலே, மாநில அளவிலே கமிட்டிகள் அமைத்து, டெப்போ பொருள்கள் நல்லபடியாக உபயோகப்படுத்தப்படுகின்றனவா, திருட்டுப்போகாமல் காப்பாற்றப்படுகின்றனவா, பழைய பொருள்களையே புதிது என்று பாவிக்கும் முறையில் இல்லாமல் இருக்கிறதா என்பதை எல்லாம் கண்காணிக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் மக்களுக்கு நிறைவு ஏற்படும். நல்ல அதிகாரிகள் இருந்தாலும், அனுபவம் மிக்க சட்ட மன்ற, பாராளுமன்ற பிரதிநிதிகளைப் போட்டு, அந்தக் கமிட்டிகள் மாதாமாதம் கூடும் என்ற அளவில் ஏற்பாடுகள் செய்தால் நல்லதாக இருக்கும். அந்த முறைகளில் சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கட்டணத்தைப் பற்றிப் பேசப்பட்டது. இன்றையதினம் அரசு பஸ்களில் இருக்கும் கட்டண உயர்வை மக்கள் பளுவாகத்தான் ஏற்றுக் கொள்கிறார்கள். உதாரணமாக, வந்தவாசியிலிருந்து சென்னைக்கு முன்பு ரூ. 3 என்று இருந்தது, இப்பொழுது ரூ. 4.20 என்று உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. அதற்கு இதை எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் என்று சொல்லுகிறார்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : கூடியவரையில் பில்லைப் பற்றிப் பேசவேண்டும். நேரம் அதிகமாகிறது. முன்பே அமைச்சர்கூட அதைத் தான் சொன்னார்கள்.

திரு. கே. ஏ. வகாப் : இந்த சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டும். நல்ல முறையில் முன்னேற்றங்களை ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மசோதாவை மனப்பூர்வமாக வரவேற்று அமர்கிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25]

திரு. கே. எஸ். குப்பல் ராமகிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ்களைத் தேசியமாக்க வேண்டும் என்கிற மசோதாவை வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன். ஆனால் இன்றுள்ள நிலையில், நாம் நேற்று வரைக்கும் கோல்க்நாத் கேஸ்பற்றிப் பேசிக்கொண்டிருந்தோம். இன்றைக்கு இந்த மசோதா வருவது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூலமானதாகத்தான் இருக்கும். 50-க்கு மேல் இருக்கும் பஸ்களை எடுத்து முறைப்படுத்தும்போது, நமக்கு எவ்வளவோ காரியங்களுக்குப் பணம் வேண்டியிருக்கும்போது, குடிசை வாரியத்திற்கும், மற்றவைகளுக்கும் வேண்டியிருக்கும்போது, மூன்று வருஷங்களில், பணத்தை அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். ஆகவே அந்த வகையில் இது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூலமானதாகத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் 10 ஆண்டுகள் கழித்து இந்தமாதிரியான மசோதா வந்தால், பஸ்காரர்களுக்கு இம்மாதிரிப் பணம் கொடுப்பதை மக்கள் அனுமதிக்க மாட்டார்கள் என்ற நிலை ஏற்பட்டுவிடும். ஆகவே, இது இன்றைக்கு வருவது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூலமானதுதான். பஸ் மாத்திரமின்றி, ஓர்க்ஷாப், சர்வீஸ் ஸ்டேஷன் எல்லாவற்றையும் நாம் எடுக்கப்போகிறோம். அவற்றுக்கும் அவர்களுக்கு பணம் கொடுக்கப் போகிறோம்.

அதே நேரத்தில் மற்ற மாநிலங்களில் ஓர்க்ஷாப்புகள் நல்ல முறையில் செயல்படுகின்றன, ஆனால் நம் மாநிலத்தில் அப்படியில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு முக்கிய காரணம் தொழிலாளிகள் கையில் இல்லை, ஆனால் தொழிலாளர்கள் தலைவர்கள் கையில்தான் இருக்கிறது. அவர்கள் நல்ல முறையில் காரியங்களைச் செய்தால் நலமாக இருக்கும்.

இந்தப் போக்குவரத்தை நல்ல வகையில் இயங்கச் செய்ய கமிட்டிகளைப் போட்டு மக்களுக்குப் பயன்படும் முறையில் செய்ய முன்வந்து இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்று அமர்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மிஸ்டர் டெபுடி ஸ்பீக்கர், சார், சபை முன்னால் வந்திருக்கும் மசோதாவைப்பற்றிச் சொல்லும்போது, இது சென்ற தொடரிலேயே சமர்ப்பிக்கப்பட்டு, பிறகு வாபஸ் பெறப்பெற்று, புதிய மசோதாவாக வந்திருக்கிறது, என்ற விஷயத்தைச் சபை நன்றாக அறியும். இந்த மசோதாவை வரவேற்கும் அதே நேரத்தில், சில விஷயங்களைக் குறிப்பிட வேண்டும் என்று நினைக்கிறேன்.

முதலாவதாக, 50 பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள கம்பெனிகளையெல்லாம் அரசே ஏற்று நடத்துவது என்று முடிவு செய்ததற்குப் பின்னால், அதற்குக் காலக் கெடுவு வைத்தால், இடையிலே எவ்வளவோ காரியங்களைச் செய்துவிடுவார்கள். பாங்குகளைத் தேசியம் ஆக்கியபோதும், பொது இன்ஷூரன்சை தேசியம் ஆக்கிய போதும், அவசரச் சட்டம் போட்டே அன்றைக்கே அந்தச் சொத்துக்கள் அரசுக்குச் சொந்தம் என்று செய்யப்பட்டது. இந்த பஸ்களைத் தேசியம் ஆக்குவதில் அந்த முறையிலேயே தேசியம் ஆக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். சென்ற தொடரிலே, இப்படி தேசியம் ஆக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லி விட்டு, அதற்குப் பின்னால், இந்தத் தடவை வரும்போதும் கூட, எந்த எந்த சொத்துக்கள் முதலாளிகளுக்குச் சொந்தமோ, அவைகளை எல்லாம் அரசு அமைக்கும் கார்ப்பொரேஷனோ அல்லது அரசோ ஏற்கும் என்று சொல்லி, அதுவும் குறிப்பிட்ட தேதிக்குப் பிறகு வரும் என்றால், காலம் கடத்திக் கொண்டு

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

போகும் நிலைதான் ஏற்படுகிறது. காலம் கடத்தும் அளவில் இல்லாமல் இப்படிப்பட்ட நல்ல மசோதாக்கள் அமுல் படுத்தப்படவேண்டும். இல்லையென்றால் எந்தப் பலன் கிடைக்கவேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கிறோமோ அது கிடைக்காமல் போகும் நிலைதான் ஏற்படும். முன்புகூட நில உச்சவரம்பு வரும் காலத்தில், பல ஆண்டுகள் இடைவெளி கொடுத்ததால், விதிவிலக்குகளைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு என்னென்ன செய்தார்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். அது முதலாவதான விஷயம்.

இரண்டாவதாக, பஸ்களைத் தேசியமாக்க வேண்டும் என்று முதலாவது திட்டக் கமிஷனே ஆலோசனை கொடுத்திருந்தார்கள். இரண்டாவது திட்டக் கமிஷனும் அதை ஊர்ஜிதம் செய்திருக்கிறது. அந்த வகையில் பல மாநிலங்களில் பஸ்கள் தேசியம் ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நம் மாநிலத்தில் சற்று தயக்கம் காட்டினார்கள். இப்பொழுதுவது வேகமாக வருவதைப்பற்றி மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இந்த பஸ்களைத் தேசியம் ஆக்குவது சம்பந்தப்பட்ட வரையில், ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். சென்னையிலிருந்து டெல்லிக்குப் போகும் ஒரு ரெயில் டாடாவுக்குச் சொந்தம் என்றால் நாம் அதை ஏற்றுக் கொள்வோமா? அல்லது சென்னையிலிருந்து பம்பாய் போகும் ரெயில் வண்டிகள் பிரிஸ்டலிற்குச் சொந்தம் என்றால் நாம் அதை ஏற்றுக் கொள்வோமா? அல்லது மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் ரெயில் டி.வி. எஸ்குச் சொந்தம் என்றால் நாம் ஏற்றுக் கொள்வோமா? கோயம்புத்தூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் ரெயில் வண்டிகள் ஏ.பி.டி. க்குச் சொந்தம் என்றால் ஏற்றுக் கொள்வோமா?

தனியார் தொழிலாளர்களைச் சிரமப்படுத்தித் தனியாருக்கு லாபம் கிடைக்கும் முறையை ரொம்ப காலத்திற்கு முன்பே போக்கியிருக்க வேண்டும். நான் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன் சோவியத் நாட்டிற்குச் சென்றிருந்தபோது, 18 வயதுள்ள ஒரு பெண் கேட்டார் 'உங்கள் நாடு பின்தங்கியது என்றும், பஸ் போக்குவரத்துக்களில் தொழிலாளிகளை நிர்ப்பந்தம் செய்து வசூல் செய்து தனியார் கையில் கொடுக்கிறீர்களாமே' என்றார். அந்த அளவிற்கு அந்த நாட்டில் போக்குவரத்து தனியார் கையில் இருப்பது என்ற நிலையே இல்லை. படிப்படியாக தனியார் கையிலிருந்து எடுத்து பொதுவுடைமையாகச் செய்ய வேண்டும். இதை இரண்டாவதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முன்னுதாரணமாக, இந்த பஸ்களைத் தேசியம் ஆக்கும்போது, நாம் முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டியது அது. நான் அது சம்பந்தமாகத் திருத்தமும் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தத் திருத்தங்களைப் பார்த்தால், வரப்போகிற 25-வது திருத்தத்தையும் மனதில் கொண்டு அவற்றைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்போகும் நஷ்டஈடு 'ஷெடூல்' படிப் பார்த்தால்,

'The compensation to be paid by the Government in respect of the acquired property shall be the market value of such acquired property as on the notified date'.

என்று இருக்கிறது. என்ன அர்த்தம்? அவர்களுடைய சொத்துக்கள், பழைய பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் எடுக்கப் போகிறோம். அப்படி எடுக்கும் போதும் 'மார்க்கெட் வேல்யூ' என்று சொன்னால், ஏற்கனவே அவர்களுக்குக்

[திரு. கே. டி. கே தங்கமணி]

[1971 அக்டோபர் 25]

கிடைத்திருக்கும் ஊதியம் போன்றவற்றைக் கணக்கில் எடுக்காமல், நாம் கொடுக்கப் போகிறோம். இம்மாதிரி பஸ்களை எடுக்கும் நேரக்கமே என்ன? தனியாருடைய பஸ்களை எடுத்து, அவர்களுக்கு அதிகமாகப் பணம் கொடுத்து, எந்தக் குவியல் முறையை நாம் எதிர்க்கிறோமோ, அந்தக் குவியல் முறையை மீண்டும் கொண்டுவரவே இது உதவியாக இருக்கும். ஆகவே தான் நான் என் திருத்தத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். It must be only the amount fixed by the government.

என்று இந்த 25-வது தீர்மானத்திலே ஒரு திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த முறையில் பார்த்தால், யாரும் கோர்ட்டில் கேள்வி கேட்க இடமில்லாமல் இருக்கும். போன மசோதா விலேயே இந்தத் திருத்தம் வராததைச் சொன்னதற்குக் காரணம் இது தான். பஸ் ரூட்கள், எந்தெந்த ரூட்டில் எந்தெந்தப் பகுதியில் எந்தெந்த டைம்களில் போக வேண்டும் என்று அரசு நிர்ணயித்திருக்கிறது. வேறு யாரும் அந்த ரூட்களில் போக முடியாது என்ற உத்தரவாதத்தை அரசு கொடுத்திருக்கக் கூடிய அதே நேரத்தில் அந்த வருவாய் பூராவும் முதலாளிகளுக்கே தான் போய்ச் சேருகிறது. தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸை அந்தத் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இது வரையில் அனுபவித்துக் கொண்டு வந்தார்கள். அப்படி நடத்தியவர்கள், இப்போது, 11 நாள்தான் பெர்மிட் இருக்கிறது என்றால் ரூ. 100 கொடுப்போம், 1½ மாதம் என்றால் ரூ. 200 கொடுப்போம், காலாவதியாக 1½ மாதம் இருக்கிறது என்றால் ரூ. 200 கொடுப்போம் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ரூ. 400-க்குக் குறைந்து கொடுக்காமல் என்கிற good will கொள்கை வைத்திருக்கிறார்கள்.

Conception of goodwill here is untenable

ஆக, ஏற்கனவே, அவர்களுக்கு நாம் இந்த உத்தரவாதங்களைக் கொடுத்து லாபம் சம்பாதிக்க வழிவகைகளைச் செய்தோம் என்பதைத் தவிர, திறமையின் காரணத்தால் என்ற வாதத்திற்கு இடமே இல்லாமற் போகிறது. ஆகவே, இப்போதைய முறையில், பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற போக்கு இருக்கிறதே, அது சரியல்ல என்பதை இந்த இடத்தில் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இந்த பஸ்களை நாம் எடுக்கின்றபோது ஒன்றுக்கும் உதவாத பழைய பஸ்களையெல்லாம் வேண்டாம் என்று சொல்லிவிட வேண்டும். எப்போதும் நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய டி.வி.எஸ். கம்பனி பஸ்களில் கூட இப்போது பிரேக் டவுன் அதிகமாக ஆரம்பித்திருக்கிறது. இந்த பஸ்களை அரசு எடுக்க ஒரு மாதமா, இரண்டு மாதமா, எவ்வளவு காலம் ஆகும் என்று தெரியாது. இந்த மசோதாவில், எந்த தினம் டி.வி.எஸ். ஸை, எந்த தினம் ஏ.பி.டி. யை, எந்த தினம் எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். ஸை எடுக்கப் போகிறார்கள் என்று சொல்லப்படவில்லை. ஆகவே, இந்த பஸ்களை எடுக்கக்கூடிய நேரத்தில், நல்ல பஸ்களையெல்லாம் கொண்டு போய் விடுவார்கள்.

இன்றைக்கு டி.வி.எஸ். பஸ் ப்ரேக் டவுன் ஆகிறது. தங்களுடைய பஸ்கள் போகிறதே என்று தான் பார்க்கிறார்களே தவிர, தேசத்தின் நலனில், அரசு எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கைக்கு முழு ஒத்துழைப்பு தருவோம் என்ற அளவுக்கு தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நினைக்கிற நிலை வர ரொம்ப காலம் ஆகும். இதற்கு ஏ.பி.டி. மகாலிங்கம், டி.வி.எஸ்.ஸும் விதிவிலக்கல்ல. வேறு எந்தக் கம்பெனியாக இருந்தாலும் சரி, இதே நிலை தான். ஆகவே, அவர்கள் எந்தெந்த பஸ்களை ஒட்டுகிறார்கள் என்பதும் கவனிக்கத்தக்கது.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

'All lands, buildings, work-shops and other places and all stores, instruments, machinery, tools, plants, apparatus and other equipment exclusively used for the maintenance or repair of.....' என்று தான் கேட்கப்படுகிறது. என்ன அர்த்தம்? இன்றைக்கு, நேரடிபாக எ.பி.டி. யைப் பார்த்தால், மெயின்டனன்ஸ் என்று ஒன்றும் இல்லை. எதையும் எதிர்பார்க்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று பக்கத்திலேயே வைத்து விட்டார்கள். இப்போது அந்த ஒர்க்ஷாப்பை எடுக்கப் போவதில்லை. அதே மாதிரி மதுரையில் டி.வி.எஸ். ஸூக்கு பெரிய ஒர்க்ஷாப் இருக்கிறது. ஆடோ மொபைல் ரிபேர் ஒர்க்ஷாப் தான் இன்றைக்கும் இருக்கிறது. சில இடங்களில் பாடி பில்டிங்கும் வைத்திருக்கிறார்கள். இவை எல்லாவற்றையும் கூட அரசு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றுதான் திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். அதற்காகத்தான் 'எக்ஸ்க்ளூசிவ்' என்று கொடுத்திருக்கிறேன். அதே நேரத்தில் பாடி பில்டிங்கையும் சேர்க்க வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, ஒரு முக்கியமான விஷயம். சென்ற தொடரிலேயே பஸ் தேசிய மயம் விவாதத்திற்கு வந்தபோது, திரு. சுரேந்திரன் என்று நினைக்கிறேன்— அவர்கள் தொழிலாளர்கள் நிலைமை என்ன, அவர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கப்படுமா என்று கேட்டார்கள். இப்போது தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கக் கூடிய முறையில் மசோதா கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. வரவேற்கப்பட வேண்டிய அம்சமாகும். சென்ற தடவை கொண்டு வந்த மசோதாவில்—எனக்கு என்ன ஞாபகம் என்றால், தொழிலாளர்களுக்கு எல்லாம் மூன்று மாத நோட்டீஸ் கொடுப்பதாக இருந்தது என்று. இப்போது, அப்படிப் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு வேலை உத்தரவாதம் அளிக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதோடு, பிராவிடண்ட் பண்ட், எம்ப்ளாயிஸ் ஸ்டேட் இன்சூரன்ஸ் போன்றவற்றிற்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டிய பணம் கூட தொடர்ந்து அளிக்கப்படும் என்று கூறியிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது. தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு பெரிய பாதுகாப்பாக இருக்கிறது. நல்ல முறையில் இதை அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இப்போது கூட முதலாளிகள் பிரசாரம் செய்கிறார்களாம். பல்கலை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால் அரசு பஸ் தொழிலாளர்களுக்கான வேலை முறைதான் உங்களுக்கும் வரப் போகிறது. போளஸ் இல்லை, பி.எப். இல்லை என்றெல்லாம் பிரசாரம் செய்கிறார்களாம். இப்படிப்பட்ட பிரசாரங்களுக்கு இடம் கொடுக்காத முறையில் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பது பெரிய பெருமைப்பட வேண்டிய விஷயம். இந்த எண்ணம் வரவேற்கக் கூடியது.

கடைசியாக, இந்த மசோதா, ஒரு அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவராமல், காலதாமதமாக வந்ததற்குக் காரணம், நோக்கம் என்ன என்று தெரியவில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் இதைத் தெளிவுபடுத்துவார்களானால் உதவிகரமாக இருக்கும். அதே நேரத்தில் எத்தனை மாதத்திற்குள், எத்தனை வாரத்திற்குள் எடுக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லியிருந்தால் வசதியாக இருந்திருக்கும். இப்போதும் முதலாளிகள் "இப்போதுள்ள பல்களையே சரியாக ஓட்ட முடியவில்லை, 50 பல்களை எடுப்போம் என்ற கொள்கையைக் கைவிட்டு விடுவார்கள்" என்ற முறையில் பிரசாரம் செய்கிறார்கள். பத்துக்கு மேல் என்று கூறிக்கொள்கிறது. ஆனால் அனுபவத்தைப் பார்த்தால், அதற்கு மேலேயே, வேறு பொருளில் எல்லாம் ஓடுகின்றன. இதை விசாரிக்க வேண்டும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25]

அதற்குப் பிறகு எந்த அளவுக்கு டிரான்ஸ்பர்கள் செய்யப்பட்டன என்று தெரியவில்லை. முதலமைச்சர் அறிவித்தார்கள், 10-க்கு மேலே யாருக்கும் இருக்க முடியாது என்று. அதற்குப் பின்னால் யாராவது டிரான்ஸ்பருக்காக மனு கொடுத்து, அந்த டிரான்ஸ்பர் அமுலாக்கப்பட்டதா என்று பார்க்க வேண்டும். அப்போதுதான், 20, 30 என்று வைத்து இருக்கிறவர்கள், தாங்கள் பாதுகாக்கப்படுவோம் என்ற எண்ணம் அவர்களுக்கு இருக்காது. அதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, ஒரே ஒரு வார்த்தையை மட்டும் சொல்லி முடிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த மசோதாவின் அமைப்பு முறை ரொம்பவும் நல்ல முறையில்தான் இருக்கிறது. இந்த விஷயங்களை மக்களுக்கு எடுத்துச் சொல்வது என்பது நல்லதும் கூட. பெருமளவுக்கு, இந்தச் சர்க்கார், தாங்கள் எந்தக் கொள்கையில் போக வேண்டும் என்பதற்காக முடிவு எடுத்திருக்கிறார்களோ, அந்த முறையில் போகவேண்டும் என்பதை ரூபகப்படுத்திக் கொண்டு இந்த நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது.

அதே சமயத்தில் மக்களுக்கு, அதிக அளவு பொறுப்புணர்ச்சியை ஏற்படுத்த வேண்டும். அரசாங்க பஸ் முறைகளைப் பற்றி எவ்வளவோ எல்லாம் தாக்கிப் பேசுகிறார்கள். இதில் எனது அனுபவத்தைக் கூற விரும்புகிறேன். இரண்டு மாதமாகப் பார்க்கிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் இலவசமாகப் பிரயாணம் செய்யலாம் என்ற பிறகு, அனேகமாக, இங்கே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் எல்லோரையும் விட நான்தான் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்தவன் என்று நம்புகிறேன்—அதன் மூலம் ரொம்ப ரூபாய் மிச்சப்படுத்தி இருக்கிறேன். ஆகவே, எனது அனுபவம் சிலரால் இங்கே சொல்லப்பட்டது போல அல்ல. அவர்கள் சொன்னார்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தால் பிரயாணிகளுக்கும் பஸ் டிரைவர்-கண்டக்டர்களுக்கும் சண்டை ஏற்படுவதற்குப் பதிலாக, டிரைவர்-கண்டக்டர்களுக்கும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் சண்டை வந்து விடும் என்று அச்சம் தெரிவித்தார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில், எனது அனுபவம் அதுவல்ல.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அரசாங்க பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்வதனால் அதிலே பிரயாணம் செய்கின்ற மற்றவர்களும் நன்கு கவனிக்கப்படுகிறார்கள். ஒரு முறை இந்த பஸ் பயணத்திலே எனக்கு ஏற்பட்ட அனுபவத்தைச் சொல்கிறேன். நான் சென்ற பஸ் பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டது. உடனே அந்த வண்டியிலே இருந்த டிரைவரும், கண்டக்டரும் எப்படியாவது பஸ்ஸை ஓட்டி விடவேண்டுமென்று முயன்று, வண்டியிலே ஏற்பட்ட ரிப்பேரை நிவர்த்தி செய்து ஓட்டினார்கள். அதோடு நமக்கே கூட அவர்கள் சில சந்தர்ப்பங்களில் அரிய யோசனைகளைச் சொல்கிறார்கள். எந்த எந்த இடங்களிலே பஸ்ஸை நிறுத்தலாம், எங்கெங்கே நேரத்தை மாற்றலாம், எப்படி எப்படிக் கட்டணம் போடலாம் என்றெல்லாம் யோசனை சொல்கிறார்கள்.

ஆகவே, சர்க்கார் அதிகமான பஸ்களை ஏற்று நடத்தவேண்டும். ஏற்று நடத்தும்போது நிறைய வருமானமும் கிடைக்கும். தனியார் நிறுவனங்களை விட—டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை விட அரசாங்கம் ஐந்து மடங்கு, ஆறு மடங்கு

1971 அக்டோபர் 35] திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி

பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறது. ஆகவே இதைத் திறமையாக நடத்துவதற்கு இப்போது நமக்கு ஒரு பங்கு இருக்கிறது. தனியார் துறை பஸ்கள் எல்லாம் பொதுத்துறையாக வரவேண்டும்.

எனக்கு நல்ல ஞாபகம் இருக்கிறது. இங்கிலாந்திலே எப்படி தனியார் துறையிலே இருந்த பஸ்கள் அரசு ஏற்று நடத்தும் நிலை ஏற்பட்டது?

(திரு. நா. வீராசாமி தலைமை)

A bad public sector is better than a good private sector.

மோசமாக பப்ளிக் செக்டாரிலே இருந்தாலும் ஜனங்களுடைய கண்காணிப்பு இருக்கிறது என்ற வகையிலே திருப்தி ஏற்படுகிறது. ஏன் இங்கிலாந்திலே போக்குவரத்தை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தியது? அங்கே முதலாளிகள் எல்லாம் பஸ் போக்குவரத்து நடத்தினார்கள்.

Now the employers are really taking the people along with them and really committing us to a position from which we cannot retreat.

என்ற முறையில் அவர்கள் போக்குப் பூராவும் பழிவாங்கும் முறையிலே அமைந்திருந்தது. பழிவாங்கும் முறையிலே போக்குவரத்தை நிர்வகித்து வந்ததால் அரசாங்கமே அதை ஏற்று நடத்தியது. இந்த நேரத்தில் ஸ்டான் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் யார் யாரை உறுப்பினர்களாக நியமித்திருந்தார்கள் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். பொதுமக்கள் மத்தியிலே செல்வாக்குள்ள கலை நபுணர்கள், எஞ்சினியர்கள் போன்றவர்களை உறுப்பினர்களாக வைத்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று நம்முடைய பஸ் கார்ப்பரேஷனிலும் மக்கள் நலனிலே அக்கறை கொண்டவர்கள், மக்கள் மத்தியிலே செல்வாக்கு பெற்றவர்கள், சிறந்த நபுணர்கள் ஆகியோரை—அவர்கள் எந்தக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும்—அவர்களை உறுப்பினர்களாக நியமிக்க வேண்டும். அவர்களும் நாணயமாக நடந்துகொள்வார்கள்.

இந்த முறையிலே நம்முடைய பஸ் கார்ப்பரேஷன் அமைய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மசோதாவை ஆதரிப்பதோடு, இந்தத் துறையிலே முதலாளிகளின் தவறுகளை நீக்கி, இங்கே நான் சொன்ன குறைகளையும் நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

DR. H. V. HANDE : Mr. Chairman, on behalf of the party I represent, let me say at the outset, let us know what is the purpose of nationalisation. Have the Government gone into this question before deciding to nationalise? Even during the last Ministry, when the present Chief Minister was the Minister of Transport, we had pointed out clearly, when it was said that routes of 75 miles and more would be nationalised, certain things have to be gone into thoroughly. Unfortunately, we find they have not done like that. My submission is we have bitten more than what we can chew. We have nationalised at one stage and at the other stage we have not been able to give any convenience to the travelling public.

[Dr. H. V. Hande] [1971 அக்டோபர் 25]

One or two hours before, during call attention notice time, Member after Member from different sections of the House voiced their concern about the manner in which the Transport Department was working, the manner in which the Government had been forced to increase the rates in different routes. If you work it out, in some route it has doubled. Therefore I would like Government to understand clearly what actually happens. If these things are gone into, we would find that we have actually come to a point where we feel we have bitten much more than what we can chew.

We are nationalising on one side without giving convenience to the people on the other side. The Minister had made an observation outside that the loss accruing to the Transport Department was nearly Rs. 1½ crores. That is the latest position. Losses are increasing in arithmetic progression. That is the serious charge I am levelling on this Government. What steps have been taken to minimise the loss? Apart from the fact they have increased the fares now, what steps have they taken? My only submission is we are killing the goose that lays the golden eggs. In fact I have no consideration, no soft corner for any fleet owner. I know how they will dance to the tune of others how they would change the position according to situations and how they would even change parties. I have absolutely no sympathy for them.

My submission is are we going to increase the transport facilities to the public. I am concerned about it. The late Chief Minister Anna said—I have got a copy of his speech—that he would like to introduce public enterprise provided he is able to plough back, the profit from the public enterprise, for the benefit of the public. What do we find? Do we find profit? No. It is only mounting losses, and larger discontentment from the public. I would like the Transport Minister to take a random survey of any ten persons, bus passengers from any stops in the City and find out their reactions. Let him go outside and find out their reaction. A number of trade union leaders from Ashok Levland, Ennore Thermal Scheme, etc. have represented to me. A passenger coming from Aminikarai to his workspot (Ashok Levland) has now to pay Rs. 12 to Rs. 15 more because of increase in bus fares.

(Thiru N. Ganapathy rose)

My time is limited and let me finish, otherwise I will lose my trend.

(Thiru N. Ganapathy remained standing)

DR. H. V. HANDE: Let not hon. Member think I am not yielding. Let him not misunderstand me.

1971 அக்டோபர் 25]

THIRU N. GANAPATHY : I only wanted to say that workers of Ashok Leyland have got the company bus which picks them up from their houses.

DR. H. V. HANDE : I am glad the hon. Member mentioned that. It is not as if all workers are carried by company bus. One-third of them are carried. The remaining two-third have to depend on Government bus. So also, is the case with Dunlops. The maximum number of employees who use company bus may be only two-fifth. The other three-fifth depend on Government transport only.

Another important point is there. We have about 800 or 1,000 buses for the City. I do not know the exact figure. We have not properly extended city routes. In the meantime we nationalised routes of 75 miles and above. So whatever reserve we had in the City, we diverted to the mofussil. We have now taken up fleet strength of 50 and above. What will happen? In about three months' time, we will be releasing a sizable portion from our city buses.

We have to create greater number of fleets. In the process what happens is this. The fleet expansion in the City is bound to suffer. At the same time are we able to give any pleasure or satisfaction to those people? No. This is a very, very important point and a number of my own friends here who belong to other parties they tell me secretly 'If I want to go in a hurry I will of course taken an omni bus. I would not make use of the facilities that are offered by the Government'. Neither we are able to satisfy the long distance passengers nor are we able to satisfy the city passengers.

I would like the Hon. Minister to give serious consideration to this very important point. How exactly he is going to do this, what is the financial commitment, has he thought over these things, what is the amount of money that is going to be invested in the process of nationalisation, has he gone into all these things, I would like the Hon. Minister to answer. I hope and trust that he will take into consideration whatever I say at least as far as the City Transport is concerned.

I think he will also, in the course of his reply, by taking into consideration the sentiments expressed by a number of members suggest 'I will reduce the fare. I will restore the old fare in Madras City, then at least you support our nationalisation'. But he would not be able to give an assurance like that, I know. With great respect to the Hon. Minister. I thought he is an engineer and he would do very nice things and very dramatic things. But he has disappointed us completely. For these reasons, I oppose this Bill.

[1971 அக்டோபர் 25]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை பொதுவாக எல்லா உறுப்பினர்களும் வா வேற்று இருப்பதால், உண்மையில் நான் என் மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பாக டிக்கெட்—பஸ்கட்டண உயர்வைப்பற்றியும், போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றியும் பேசினார்கள். பட்ஜெட் விவாதத்தைப்போல போக்குவரத்துத் துறைபற்றி இன்று விவாதிக்கப்பட்டது. ஆகவே முதலில் சில அடிப்படைக் கருத்துக்களைத் தெளிவாக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அரசுத் துறை போக்குவரத்துக்கும், தனியார் துறை போக்குவரத்துக்கும் அடிப்படையில் வேறுபாடு இருக்கிறது. அரசுத் துறையில் கிட்டத்தட்ட 2,500 பஸ்களை நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் தனியார் துறை நிலைமை அப்படி அல்ல. இன்றையதினம் தனியார் துறை என்கிறபோது 1,344 ஆப்பரேட்டர்கள் தமிழ் நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இவர்களில் ஒன்றில் இருந்து நான்கு வரை பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 1,109 பேர்கள். ஐந்தில் இருந்து 10 வரை பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 184 பேர்கள். ஆகவே 1,344-இல் கிட்டத்தட்ட 1,200-க்கு மேற்பட்டவர்கள் 10 பஸ்களுக்குக் குறைவாகத்தான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களை அவர்கள் நல்ல முறையில் நிர்வாகம் செய்கிறார்கள் என்றால், அவர்களால் தனிப்பட்ட கவனம்—பர்சனல் அட்டென்ஷன்—தர முடிகிறது. அதைத்தவிர வேறு அல்ல. மிகப் பெரிய போக்குவரத்து நிர்வாகம் என்று சொல்லக்கூடிய டி.வி.எஸ். கூட 287 வழித்தடங்களைத் தான் வைத்திருக்கிறது. அதைப்போல பத்து மடங்கு பொதுத் துறையில் நாம் நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இங்கே தனியார்களைப்போல பர்சனல் அட்டென்ஷன் காட்ட முடியாது போவதைத் தவிர்க்கத்தான் இப்போது தொழில் நுட்ப ரீதியான—சயன்டிபிக் மானேஜ்மெண்டு நிர்வாகத்தை உண்டாக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம், முயன்றால் அது முடியும். குறிப்பாக கடந்த இரண்டு மூன்று மாதங்களாக பரீட்சார்த்தமாக தொழில் நுட்ப ரீதியான நிர்வாகத்தை போக்குவரத்துத் துறை வண்டிகளைப் பொறுத்து அமைத்தோம். இன்றைக்கு அவை நல்ல முறையில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கின்றன. உண்மையில் உலகத்தில் ஒரு வண்டி பத்தாயிரம் மைல்கள் ஓடினால் ஒரு ப்ரேக் டவுன் இருக்கலாம் என்பது இன்டர் நேஷனல் ஸ்டாண்டர்ட். 65 ஆயிரம் கிலோமீட்டர் ஓடுகின்ற நம் பஸ்களில் 4 ப்ரேக் டவுன்—இன்டர் நேஷனல் ஸ்டாண்டர்ட் படி இருக்கலாம். ஆனால் ப்ரேக் டவுன் எண்ணிக்கை இரண்டு.

போக்குவரத்துத் துறையில் பயணம் செய்கின்றவர்கள் அடிக்கடி புகார் செய்கிறார்கள், அதைப் போய்ப் பார்க்க வேண்டுமென்று சுதந்திராக கட்சி உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே குறிப்பிட்டார்கள். பயணிகளுக்கு இருக்கிற குறைகளை, ஆலோசனைகளை எடுத்துத் தெரிவிப்பதற்கு இப்போது வண்டிகளில் புகார்—ஆலோசனைப் புத்தகம் அமல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள். அந்தப் புத்தகத்தில் புகார்கள் வந்தன என்பதைவிட இன்றைக்கு நிறைய பாராட்டுக் கடிதம் வருகிறது. பாராட்டுக் கவிதை கூட

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

வந்திருக்கிறது. வேண்டுமென்றால், அந்தக் கவிதையை எடுத்துக் கொடுக்கவும் தயாராய் இருக்கிறேன். ஆக, முயன்றால் முடியாதது அல்ல. துரித போக்கு வரத்து பேருந்துகளை எந்த அளவுக்குச் சீர்திருத்தி இருக்கிறோமோ அந்த அளவு மேலும் படிப்படியாக மாவட்டப் பேருந்துகள், பின்னர் மாநகராட்சிப் பேருந்துகள் எல்லாம் — தொழில் துட்ப ரீதியான நிர்வாக அமைப்பின் கீழ் கொண்டுவர முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. அது கூடிய சீக்கிரத்தில் நல்ல பலன்களைத் தரும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

மேலும் ரூ. 1½ கோடி நஷ்டம் வரும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் சொன்னார் என்பதாக டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது பட்ஜெட் எஸ்டிமேட் நிதி நிலைமையில் இருக்கின்றதைச் சொன்னேன். ஆனால் அடுத்த வரியிலேயே கிட்டத்தட்ட இந்த ஆண்டு அது 50 லட்சம் நஷ்டம் என்ற அளவுக்குக் குறைக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஏனோ இதைச் சொல்லவில்லை அவர்கள். நமக்கு ஏற்பட இருந்த நஷ்டம் பெரும் அளவுக்கு—டேக் ஆப் ஸ்டேஜ் மூலம் குறைந்து அதிகமான லாபத்தில் அந்தத் துறை முன்னேறிக் கொண்டிருக்கிறது.

DR. H. V. HANDE : It is due to increasing the fares.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கட்டண உயர்வு அக்டோபரில் இருந்துதான் வந்தது. நான் செப்டம்பர் வரையில் உள்ள நிலைமையைச் சொன்னேன். ஒன்றை நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அந்தத் துறையில் இருக்கிற தொழிலாளர்களும், நிர்வாகத்தில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும், தொழில் துட்பப் பணியாளர்களும் காட்டுகிற உற்சாகத்தினால் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் இயங்குகிறது. நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட இந்த ஒன்றைக் குறை கூறுவது பொருத்தம் அல்ல. தனியார் துறையில் இருந்த போக்குவரத்தை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியதன் அவசியத்தை திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் விளக்கிச் சொன்ன பிறகு எல்லோருக்கும் புரிந்திருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது

‘Do not kill the goose that lays the golden eggs.’

என்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்த ‘கோல்டன் எக்’ குகன் எல்லாம் முதலாளிகளுக்குக் கிடைத்தனவே தவிர தொழிலாளர்களுக்கோ, மற்றவர்களுக்கோ இல்லை.

DR. H. V. HANDE : If they are properly taxed and if the income-tax is collected mercilessly without giving any favours, you can collect the whole thing. The point is, if that is done, the golden egg can be taken by the Government itself.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, முறையாக வரி போட்டு வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். ‘காணியார் கோயில் மில் அதிபர் கைது’ என்றெல்லாம் பத்திரிகைகளில் செய்தி வருவதைப் பார்க்கிறோம். பல முதலாளிகள் நல்ல லாபத்தைச் சம்பாதிக்க வேண்டும், நிறைய பணத்தைச் சேர்க்க வேண்டுமென்று தான் நினைக்கிறார்களே தவிர, தொழிலாளர்களைப்பற்றி, தொழிலாளர்களின் நலன்களைப்பற்றிக் கவலைப்படுவதில்லை.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1971 அக்டோபர் 25]

வேலைக்கு வருகிறபோதே வெறும் காகிதத்தில் கையெழுத்து வாங்கிக்கொண்டு வேலைக்குச் சேர்த்துக்கொள்கிறார்கள். லாபம் வர வேண்டும் என்பதுதான் முதலாளிகளின் நோக்கமாக இருக்கிறது. அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதிக லாபம் வருகிறதா என்பது முக்கியமல்ல. அதனால் நாட்டு மக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கிறதா என்பதைத்தான் பார்க்க வேண்டும். லாபம் அதிகமாக வருகிறதென்றால், அந்த லாபம் எல்லாம் யாருக்குப் போய்ச் சேருகிறது. அதில் தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது கிடைக்கிறதா? இவற்றையெல்லாம் சதந்திராகக் கட்டி அங்கத்தினர் அவர்கள் உணர்ந்தால், நாட்டுடைமையாக்குவது எவ்வளவு தேவையானது என்பதை அவர் ஒத்துக்கொள்வார் என்று கருதுகிறேன்.

நண்பர் திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் பேசும்போது கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டு விட்டது என்று சொன்னார்கள். இதுகுறித்து நான் ஏற்கெனவே விளக்கமாகச் சொல்லியிருக்கிறேன் போக்குவரத்துத் துறையிலே பார்க்கிறபோது, நம்முடைய மாநிலத்தின் போக்குவரத்துத் துறையிலேதான் கட்டணம் உயர்த்தவில்லை. இந்தியாவிலேயே தமிழ் நாட்டில்தான் கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. 1964-ல் விதிக்கப்பட்ட கட்டண விகிதம்தாக்கி முறைப்படுத்தப்பட்டு வருவிக்கப்படுகின்றது. நண்பர் கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்கள் பேசும்போது, தியாகராயநகரிலிருந்து ஆபீஸுக்கு வருகிறவர்களுக்கு பஸ் கட்டணம் அதிகரித்துவிட்டது என்று கூறினார்கள். நண்பர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது, எண்ணுருக்கும் மற்ற இடங்களுக்கும் கட்டணம் எவ்வளவு அதிகமாகியிருக்கிறது என்பதையும் குறித்துப் பேசினார்கள்.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது, அசோக் லேலண்ட் தொழிற்சங்கத்திற்குத் தலைவராக இருந்தார்களே, இவர்களுக்கு இவையெல்லாம் தெரியாதா என்று கேட்டார்கள். நான் தொழிற்சங்கத் தலைவனாக இருந்த காலத்தில் ஒரு ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தம் செய்து கொடுத்தேன். பொதுவாக மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தம் ஏற்படுவது வழக்கம். ஆனால் போக்குவரத்துத் துறையிலே 1964-ல் விதிக்கப்பட்ட கட்டணத்திலிருந்து நாம் மாற்றவில்லை. ஊழியர்களுக்கும் 1964-ல் வாங்கிய ஊதியத்திலிருந்து இன்றுவரை மாற்றம் இல்லை. பொதுவாக மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஊதிய உயர்வு வழங்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே இருபதாயிரத்திற்கு மேற்பட்டவர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களுக்காக 40 சதவிகிதம், மசல் போன்றவைகளுக்காக 28 சதவிகிதம் செலவாகிறது. ஊழியர்களின் சம்பளம் கிட்டத்தட்ட 1½ கோடி ரூபாய்க்கு அதிகமாக இருக்கிறது. இவ்வளவையும் தாங்க கட்டணத்தை உயர்த்துவது தவறு என்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட தொழிலாளரோ, அலுவலர்களோ இந்தக் கட்டண உயர்வால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று சொல்வது உண்மையிலேயே ஒரு கண்ணோட்டத்திலிருந்து சொல்லப்படும் காரியமாகத்தான் இருக்கிறது. உண்மைக்குப் புறம்பாகத்தான் சொல்லப்படுகிறது.

நம்முடைய சிண்டிகேட் காங்கிரஸ் கட்சி—காங்கிரஸ் கட்சிக்கு என்ன பெயர் என்றே தெரியவில்லை. நண்பர் கே. எம். எஸ். அவர்களுக்கே எந்தக் காங்கிரஸ் என்று தெரியுமோ தெரியாதோ—உறுப்பினர் கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்கள் பேசும்போது, குஜராத் மாநிலத்திலுள்ள எல்லாப் பேருந்து

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

களையும் நாட்டுடைமையாக்கிவிட்டார்கள், தமிழகத்தில் ஏன் அப்படி ஆக்கவில்லை என்று கேட்டார்கள். இது மிக நியாயமான கேள்விதான். இருபது ஆண்டுகளாக காங்கிரசார் இங்கே ஆட்சி செய்தார்கள். இங்கே நாட்டுடைமையாக்கினார்களா என்றால் இல்லையென்ற பதில்தான் கிடைக்கிறது. டிராம் கம்பெனி மூடப்பட்ட காலத்தில் சில பஸ் ரூட்டுகளை சென்னை நகரத்தில் எடுத்துக்கொண்டார்கள். அடுத்து, கோளத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி மாவட்டம் பிரிந்து 1956-ல் தமிழ்நாட்டோடு சேர்ந்த காரணமாக, அங்கே பஸ்கள் ஏற்கெனவே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருந்த காரணத்தால் அந்த பஸ்களை தேசிய மயமாக்கினார்கள். அது தவிர தமிழகத்தில் எங்கேயாவது காங்கிரசார் பஸ்களை இருபது ஆண்டுக் காலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிறார்களா?

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: We have nationalised long distance routes above 75 miles. So it is not correct to say that we nationalised routes only in Madras City and the Kanyakumari district.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, எங்கள் பிள்ளைகளுக்கு அவர்கள் சொந்தம் கொண்டாடுகிறார்கள்! 75 மைல்களுக்கு மேலாக உள்ளவற்றை நாங்கள் தேசிய மயமாக்கினோம். ஆனால் காங்கிரசார் யாரையும் பாதிக்காத வகையில் 120 மைலுக்கு மேல் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் என்று விட்டார்களே தவிர, எந்தக் கம்பெனியையாவது, எந்த பஸ் ரூட்டையாவது தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்களா என்றால் இல்லை. இன்னமும் சொல்லப் போனால் 1967-ல் அரசாங்கம் நடத்திய பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1234 தான். இருபதாண்டுக் காலத்தில் ஆட்சி செய்தபொழுது இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1234. 1967-க்குப் பிறகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஆட்சிப்பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு நான்கு ஆண்டுகளில் கிட்டத்தட்ட 1,500 பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இருபதாண்டுகளில் காங்கிரஸ் சாதிக்காததை கழகம் நான்கு ஆண்டுகளில் சாதித்திருக்கிறது. 'காகிதப் பூ மணக்காது, காங்கிரஸ் சமதர்மம் இனிக்காது' என்பதற்கு இதை விட ஒரு எடுத்துக்காட்டு வேண்டியதில்லை என்பதை நான் எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன். நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் இன்னும் விரைவாக்கப்பட வேண்டும்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, may I put one question to the Hon. Minister?

காங்கிரஸ்காரர்கள் ஆட்சியிலிருந்த நேரத்தில் எந்தக் கம்பெனியையும் நாட்டுடைமையாக்கவில்லையென்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். குறிப்பாக பயணிர் கம்பெனி, டி.வி.எஸ். நடத்தி வந்ததையெல்லாம் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் தேசிய உடைமையாக்கியிருப்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா? என்பதை ரூபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, டி.வி.எஸ். கம்பெனியை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் சட்டம் கொண்டுவருகிறோம். நீங்கள் எப்போது ஆக்கினீர்கள் என்று தெரிந்தால் நல்லது (ஆளும் கட்சித் தரப்பில் கரவொலி).

[1971 அக்டோபர் 25]

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, டி.வி.எஸ். கம்பெனி யால் நடத்தப்பட்ட ரூட்களை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் சில வழித்தடங்களைப்பற்றிச் சொல்கிறார்கள். டி.எம்.பி.எஸ். என்று கம்பெனி நடத்தினார்கள். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள், 'கோல்டன் எக்ஸ்' என்று சொன்னார்களே, அதுபோல் அங்கே என்ன நடந்தது? 1967-ம் ஆண்டில் அங்கே வேலை செய்த 310 தொழிலாளரை; தெருவிலே விட்டுவிட்டார்கள். போக்குவரத்துத் துறையானது அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குப் பெருவாழ்வு அளித்தது. போக்குவரத்துத் துறையானது சில ரூட்டுகளை ஏற்றுக் கொண்டது. காங்கிரஸ்காரர்கள் சென்னை நகரத்தில் நாட்டுடைமையாக்கி விட்டு, சென்னையை அடுத்து கன்னியாகுமரிக்கு ஏன் போகவேண்டும்? இடையிலே எந்த மாவட்டமும் இல்லையா?

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: If we had survived, the entire thing would have been nationalised, but we did not survive.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Have this Government nationalised all the bus routes from Kanyakumari to Madras? Even to-day they have not done it.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, உங்களுடைய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய வேகத்தையும், கழக அரசு மேற்கொண்டிருக்கிற வேகத்தையும் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறேன். இவர்களைப்பற்றி மக்கள் புரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். நான் அதை எடுத்துப் பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் பேசும் போது தொழிலாளர்கள் நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டுமென்றும், இதில் தொழிலாளர்கள் நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட்டிருப்பதைப் பாராட்டியும் சொன்னார்கள். அதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சி. ஆனால் அவர்கள் பேசுகிறபோது மார்க்கெட் வேல்டு பற்றியும், அரசு ஏற்கின்ற வழித்தடங்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தர வேண்டியதில்லையென்றும், பஸ் சம்பந்தமான தொழிற்சாலைகள் முழுவதையும் அரசு மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், இதில் போட்டிருக்கிற 'எக்ஸ்க்ளூஸிவ்' என்கிற வார்த்தை நீக்கப்பட வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தம் வந்தபிறகு என்னென்ன செய்யமுடியுமோ அதையெல்லாம் எடுத்துத் தந்திருக்கிறார்கள். நண்பர் கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களுக்கு என்ன உணர்வுகள் இருக்கின்றனவோ, இந்த விஷயத்தைப் பொறுத்தவரை, அவ்வளவு உணர்வுகளும் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் நிலையும் நினைப்பும் ஒன்றாக இருப்பதில்லை. அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதையெல்லாம் கொண்டு வந்தால் நீதிமன்றங்களில் நிற்காது. நாம் எந்த லட்சியத்திற்காக, எந்த நோக்கத்திற்காக அவைகளைக் கொண்டு வருகிறோமோ அந்த நோக்கம் ஈடேறாமல், அந்தத் திட்டம் ஈடேறாமல் காலக் கெடுவை வளர்ப்பதாகும்.

1971 அக்டோபர் 25]

நோக்கத்தை அடைகின்ற முறைகளில் காலதாமதம் ஏற்படுவதற்கும் அது பயன்படும். ஆகவே, இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமைகளுக்கேற்ப, தீர்ப்பு களுக்கேற்ப, பாங்க் தேசிய மயம் போன்றவைகளின் அடிப்படையில் கொண்டு வந்தால்தான் நல்லது. ஜெனரல் இன்ஷூரன்ஸ், பாங்க் தேசிய மயம் போன்றவைகளை ஏற்று நடத்தியதைப்போல் நடத்த வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

நண்பர் அவர்கள் இன்னொன்றையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட தேதியில், என்றைக்கு அது விளம்பரப்படுத்தப்பட்டதோ அன்றைக்கே நாம் எல்லாக் கம்பெனிகளையும் எடுத்திருக்க வேண்டும், இப்போது அவர்கள் பல மாற்றங்களைச் செய்து விடுவார்கள், இதில் காலதாமதம் கூடாது என்று சொன்னார்கள். இந்தச் சட்டத்திலே பல துணுக்கங்களைப் பார்க்க வேண்டும். நாம் 'அண்டர் டீக்கிங்' என்கிற முறையில்தான் தேசியமயமாக்கியிருக்கிறோம். ஆனால் இந்தச் சட்டத்திலே அக்விசிஷன் செய்வதற்காக வகை செய்திருக்கிறோம். சில கம்பெனிகளில் பல்களின் கண்டிஷன் மிக மோசமான நிலையில் இருக்கும். அதற்குத் தகுந்தபடிதான் விலை கொடுக்கவேண்டும். பல்களின் நிலைமைகளுக்குத் தக்கபடிதான் நஷ்ட ஈடு கிடைக்கும். இந்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைத் தீர்மானிப்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் குழுவிலே பல வல்லுநர்கள் இருப்பார்கள், தொழில்துறை வல்லுநர்களும் இருப்பார்கள். அந்தக் குழுவினர் என்ன விலை கொடுக்க வேண்டுமென்று தீர்மானிக்கிறார்களோ அதைத்தான் கொடுக்க இருக்கிறோம். பல முதலாளிகள் சொல்கிற விலையைக் கொடுத்து அவர்களுடைய சொத்துக்களை ஏற்றுக்கொள்வதாக இல்லை. குழுவினர் தீர்மானிக்கிற வகையில்தான் கொடுக்கப்படும். ஆகவே அன்றைக்கே நாம் செய்திருக்கவேண்டும், அன்றைக்கே பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கவேண்டுமென்ற நிலை இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இல்லை. இந்தச் சட்டம், மின்சாரக் கம்பெனிகளை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சட்டம் எப்படி கொண்டுவரப்பட்டதோ அந்த வகையிலேதான் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. நான் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் This is not nationalisation of undertaking but acquisition of property என்பதுதான். இந்த வேறுபாட்டை அவர்கள் மனத்திலே கொள்வார்களானால் இந்தத் திருத்தங்கள் தேவைப்படாது. அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற ஐயமும் தேவையில்லை என்பதை எடுத்துச் சொல்லி இந்த மசோதாவை ஏகமனதாக முழுமனதுடன் நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

"தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/71) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படவேண்டும்".

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

[1971 அக்டோபர் 26]

Clause 2.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is—

‘That clause 2 do stand part of the Bill.’

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I move the following amendment:—

‘For sub-clause (h), substitute the following:—“(h) ‘Notified date’ means the dates specified in the notification issued under sub-section (1) of Section 3”.’

The amendment was duly seconded.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, I move the following amendment:—

‘In sub-Clause (e) of Clause 2, for the words “fifty or more stage carriage permits”, substitute the words “five or more stage carriage permits”.’

The amendment was duly seconded.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம் மிகமுகியமான திருத்தம் என்பதை இந்த அரசுக்கு வலியுறுத்தவே நான் ஒரு சிலவற்றைப் பேச ஆசைப்படுகின்றேன். இந்தச் சட்டம் பணக் காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுப்பதற்காகவே கொண்டுவரப்பட்ட சட்டமாக இருக்கிறது. சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே கொண்டுவரப்பட்ட சட்டமா என்பது கேள்விக்குறியாக இருக்கிறது. 50 பஸ்களுக்கு மேலே உள்ளவர்களிடமிருந்து பஸ்களை, அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு, உங்களுக்கு நஷ்ட சடு கொடுக்கிறோம், நீங்கள் சுகமாக வீட்டுக்குப் போங்கள் என்று சொல்வது மாதிரியாக இருக்கிறது இந்த மசோதா. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னமாதிரி ஒன்று முழுமூச்சோடு எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும், கன்னியாகுமரியிலிருந்து தமிழ்நாட்டின் எல்லைவரை உள்ள பகுதிகளிலும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் தேசியமயமாக்கி விட்டால் உண்மையிலேயே சமதர்மத்தின் அடிப்படையில் வந்த சட்டமாக இது இருக்கும். அப்படியில்லாமல் ஒரு சிலருக்கு மட்டும் பாதுகாப்புக் கொடுத்துவிட்டு, சிலருடைய பிரச்சனையைக் கண்டுக்காமல் இருக்கக்கூடிய நிலைமை மிகவும் கண்டிக்கத்தக்கது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்கிற சட்டமாகத்தான் இது இருக்கிறது. 50 பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து அவர்களுடைய பஸ்கள், பிஸ்டிங்ஸ், ஓர்க்ஷாப் இவற்றையெல்லாம் மார்க்கட் வேல்டு கொடுத்து எடுக்கப்போகிறீர்கள். இருபத்தைந்தாவது அமெண்ட்மெண்ட் வந்ததற்குப் பின்னாடி மார்க்கெட் வேல்டு கொடுக்கப் போவதில்லை நாங்கள், என்று சொல்லப் போகிறீர்கள், அதற்காகத்தான் ஒத்திவைத்திருப்பீர்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால் இப்பொழுது மார்க்கெட் வேல்டு அவர்களுக்குக் கொடுத்து பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற நிலைமையை ஏற்படுத்திவிட்டு இதற்குப் பெயர்தான் சமதர்மம் என்றால் மக்களை ஏமாற்றுகிறோமா அல்லது நம்மை நாமே ஏமாற்றிக் கொள்கிறோமா என்பது தெரிவில்லை.

1971 அக்டோபர் 25] [திருமதி அனந்தநாயகி]

எந்த ஆப்பிரேட்டருடைய பஸ்களை, எந்த டேட்டிலிருந்து எடுத்துக்கொள்வது என்பது தெரியவில்லை. அப்படியிருப்பதால் அவர்கள் வேண்டிய ஆளுக்கு நோட்டீஸ் கொடுப்பார்கள், தனக்கு வேண்டாத ஆளாக இருந்தால் முன்னுடியே கொடுத்து எடுத்துக் கொள்வார்கள். காங்கிரஸ்காரராக இருக்கின்ற காரணத்தால் திரு. சி. ஆர். ராமசாமி அவர்களுடைய மின்சாரக் கம்பெனியை உடனடியாக நோட்டீஸ் கொடுத்து எடுத்துக்கொண்டார்கள். உங்களுக்கு வேண்டிய ஆட்களாக இருந்தால் அவர்களுடைய அன்டர்டேக்கிங்கையெல்லாம் பின்னாடி பல வருஷங்களுக்குப் பின்னாடி எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் இதிலே லாப் ஹோல் இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட சலுகைகளுக்குச் சரியான சந்து இதிலே இருக்கிறது. உங்களுக்கு வேண்டியவர்களாக இருந்தால் உங்கள் இஷ்டப்படி பின்னாடி எடுத்துக்கொள்ளலாம் பணம் நிறையைக் கொடுக்கலாம் என்ற முறையிலே விட்டுவிடுவீர்கள். உங்களுக்கு வேண்டாத காங்கிரஸ்காரராக இருந்தால் முன்னுடியே எடுத்துக்கொள்வதற்கு வழிசெய்கிறது இந்தப் பிரிவு. உங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு உங்களுடைய விருப்பப்படி விருப்பப்பட்ட ப்ளீட் ஆப்பிரேட்டர்களுக்கு விருப்பப்பட்ட தேதியிலிருந்து நோட்டீஸ் கொடுக்கக்கூடிய வகையில் இது அமைந்திருக்கின்றது.

ஏற்கனவே தேசிய மயமாக்கப்பட்ட வழித் தடங்களை எப்படி நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நாம் தெரிந்திருக்கிறோம். எவ்வளவு திறமையோடு செய்து வருகிறோம் என்பதை மக்கள் தெரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அதில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தைச் சரிசெய்வதற்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தி இருக்கிறோம் என்பதையும் மக்கள் நன்றாகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தனி நபர் குறைந்த கட்டணத்தை விதித்தே லாபம் சம்பாதிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது, லாபம் இல்லாமல் யாரும் தொழில் நடத்தமாட்டார்கள், அப்படியிருக்கும்பொழுது நான் உயர்த்தியிருக்கிறேன், நீயும் 3 பைசா உயர்த்து என்று தனிப்பட்டவர்களையும் உயர்த்தச் சொல்லி இன்றைக்கு அவர்கள் நல்ல சம்பாதிக்கக்கூடிய நிலைமையையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறீர்கள். தங்களுக்கு ஓட்ட முடியவில்லை என்ற காரணத்தினால் தனிப்பட்ட ஆப்பிரேட்டர்களையும் கட்டணத்தை உயர்த்தச் சொல்லி அதிகமாகச் சம்பாதிக்க வழிசெய்திருக்கிறீர்கள். உங்களுடைய இலாகாவின் திறமைக்குறைவைப் பாதுகாப்பதற்காக தனிநபர்களையும் 'நீயும் செய்ய' என்று சொல்லி அவர்களும் அதிகமான லாபத்தைச் சம்பாதிக்க ஏற்பாடு செய்துகொடுத்திருக்கிறீர்கள். இந்த மசோதாலிலே இரண் மூன்று முக்கியமான கருத்துக்களைப் பார்க்கவேண்டும்

திரு. எம். பரமசிவம் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் சார், கம்பென்சேஷன் கொடுக்காமல்

MR. DEPUTY SPEAKER : The hon. Member can seek clarification at the end of the debate.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : கம்பென்சேஷன் கொடுக்காமல் 25-வது அமென்ட்மென்ட் வந்தால் செய்யலாம். அதுவரைக்கும் வேண்டுமானால் காத்துக்கொண்டிருக்கலாம். இப்பொழுது மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுக்க வேண்டாம், புக் வேல்யூ கொடுக்கலாமே. மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுத்துப் பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற நிலைமைதான் இருக்கிறது. சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே கிடையாது. பத்து பஸ்களுக்கு மேலே ஒருவர் 14 பஸ்கள் என்று வைத்திருந்தால் மேலே இருக்கின்ற 4 பஸ்களையும்

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி] [1971 அக்டோபர் 25]

அவர் காயிலான் கடையில் விற்றுவிட்டுத் தலையிலே துணியைப் போட்டுப் போகக்கூடிய நிலைமைதான் இருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் 50 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்குப் பணம் கொடுப்பது எப்படிச் சமதர்மம் ஆகும்? 50 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் பெரிய திமிங்கிலங்கள். பல ஆண்டுகளாக பஸ் ஓட்டிப் பிழைக்கிறவர்கள். லாபம் நிறையச் சம்பாதித்தவர்கள், எனவே அவர்களுக்கு அந்த அளவுக்குத் தொகை கொடுப்பது என்றால் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற நல்ல எண்ணத்தோடு செய்கிறார்களா என்பது பெரிய கேள்விக் குறிதான்.

பத்து பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய சிறிய முதலாளிகளும் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்றும் கிடையாது. ஆனால் 50 பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு நல்ல லாபம் என்றால் இது சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே செய்யப் படவில்லை. இப்பொழுதே குறைந்த பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர்கள் என்கே என்றைக்கு நம்முடைய தலையிலேயும் கைவைக்கப் போகிறார்களோ என்று பயந்து பஸ்களை ரிப்பேர்கடச் செய்யாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே அரசாங்கம் அவர்களுடைய திட்டவட்டமான கொள்கை என்ன என்பதைத் தெரிவித்து விடவேண்டும். பகுதிபகுதியாக தேசியமயம் என்று வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அந்தத் தொழிலில் உள்ளவர்கள் எத்தனிதமான உற்சாகமும் இல்லாமல் செய்யக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பத்து பஸ் ஓட்டக்கூடியவர்களும் நமக்கு என்ன வந்துவிடுமோ என்று பயந்து இதுவும் இல்லாமல் அதுவும் இல்லாமல் அவர்கள் எல்லாம் திரிசங்கு சொர்க்கத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையில் உள்ளது. இதனால் யார் பாதிக்கப்படுகின்றார்கள்? 'Interest of the public is affected'

பஸ்ஸிலே போகிறவர்கள்தான் அவதிப்படுகிறார்கள். இப்பொழுதே டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே ஏறியவுடன் டிக்கட் கொடுக்கின்றபொழுது பயணி எந்த ஊருக்குப் போக டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள், எந்த ஊருக்குப் போக வேண்டுமோ அந்த ஊருக்கா அல்லது அடுத்த உலகத்திற்கா என்பது பயமாக இருக்கிறது. குறைந்த அளவில் பஸ் வைத்திருப்பவர்களும் திரிசங்கு சொர்க்கத்தில் நிற்கின்ற நிலையில் அவர்களும் அதிலே கொஞ்சம்கூட அக்கறை காட்ட மாட்டார்கள். ஒரு காலத்திலே நமக்கும்தானே வரும் என்று இருந்துவிடு வார்கள். முன்னாலே ஒரு அமைச்சர் இரண்டு வருஷத்திலே நான் லாபம் காட்டுகிறேன், இல்லாவிட்டால் ராஜிநாமாச் செய்துவிடுகிறேன் என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் இலாகாவைத்தான் மாற்றினார்கள், ராஜிநாமாச் செய்ய வில்லை. ஒன்றும் நடக்கவில்லை இன்றுவரையில். லாபம் காணாவிட்டாலும் கூடப் பரவாயில்லை, நஷ்டமும் அதிகமாகி, பஸ் கட்டணமும் அதிகரித்திருக்கிறதே தவிர வேறொன்றுமில்லை. லாபம் காட்டுவோம், லாபம் காட்டுவோம் என்று சொன்னவர்கள் ராஜிநாமாவும் செய்யவில்லை, ஒரு கிளாரிபிகேஷன்கூட, இல்லை. எதற்காக நான் சொல்கிறேன் என்றால் Every operator என்பதை எடுத்துவிட்டு என்றைக்கு 'நோட்டிபிகேஷன்' என்று சொல்கிறேனோ அன்றைக்கே எல்லா ஆப்பரேட்டர்களுக்கும் நேஷனலைஸ் ஆக்க வேண்டும். வித்தியாசம் காட்டக்கூடாது. அப்படிச் காட்டினால் பெரிய பெரிய ஆப்பரேட்டர்களெல்லாம் வந்து வந்து பார்ப்பார்கள். என்னைக் கொஞ்சம் விட்டு விடுங்கள், என்னைக் கொஞ்சம் விட்டுவிடுங்கள் என்று சொல்லுவார்கள். இதற்கெல்லாம் இடம் கொடுக்கக்கூடாது. இப்படி அரசாங்கம் சலுகை காட்டினால்

1971 அக்டோபர் 25] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

கெட்டுவிடும். எனவே ஒரேநாளில் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். வேறுபாடு காட்டினால் வன்மையாக அது கண்டிக்கத் தக்கது. எனவே இந்தத் திருத்தத்தை அரசாங்கம் தங்கள் நன்மைக்காகவாவது ஏற்றுக்கொள்ளும் என்று கருதுகிறேன்.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, I have to move the following amendment :—

“ In the Schedule under paragraph 2 for the words

MR. DEPUTY SPEAKER :

ஷெட்யூலுக்கான திருத்தத்தை கடைசியில் மூவ் பண்ணலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இது பஸ் நாட்டுடைமை ஆகும் சட்டம் அல்ல, பணக்காரர்கள் பாதுகாக்கப்படும் சட்டம் என்று கூறினார்கள். இந்தச் சட்டம் இங்கே கொண்டுவரப்பட இயலாத ஒரு சூழ்நிலை இருந்தபோழுது அவர்களைச் சேர்ந்த ஒரு காங்கிரஸ் கட்சிப் பத்திரிகையிலே ஒரு செய்தியைப் பார்த்தேன். யாரோ பெரிய பஸ் அதிபர்கள் போய்ப் பார்த்திருக்கிறார்கள், இன்னும் 3 ஆண்டுகளுக்கு இந்தச் சட்டம் வராது என்று போக்குவரத்து அமைச்சர் தெரிவித்திருக்கிறார் என்று கட்டம் கட்டிப் போடப்பட்டிருந்தது. எனவே மூன்று ஆண்டுகள் கழித்து வந்தால் காங்கிரஸ்காரர்களுக்குக் கோபம் வரும் என்பதை, அவர்கள் மனதில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். போக்குவரத்து அமைச்சர் பதில் சொல்லவாரா என்று கேட்டு, 3 ஆண்டுகளுக்கு வராது, தெரியமிருந்தால் உடனடியாகக் கொண்டு வரண்டு என்று தெரிவித்திருந்தார்கள். இன்றைக்கு இந்தச் சட்டம் வந்திருக்கிறது. வந்தபிறகு பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புச் சட்டம் என்று சொல்கிறார்கள். அப்படியானால் இந்தச் சட்டம் வர வேண்டுமென்று அந்தக் கட்சிப் பத்திரிகை அவ்வளவு ஆவலாக என் எழுதினார்கள் என்பதற்கு விளக்கம் தெரிவிக்கப்படவில்லை.

ஒன்றை மனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். பேங்க் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட வழக்கிலே மார்க்கெட் வேல்யூ தரப்பட வேண்டுமென்று தலைமை நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்திருந்தது. ஏதோ நாங்களாக முன்வந்து யார் யார் பிரபல பஸ் அதிபர்கள் என்று பார்த்து பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக என்று பிரிவினை போடவில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் 24-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம், 25-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம் என்றெல்லாம் வரும் காரணத்தால், பேங்க் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட வழக்கில் மார்க்கெட் வேல்யூ தர வேண்டும் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். (market value) ஸ்கோர் 90 100 பிளஸ் அவர்கள் வழக்குரைஞர், விவரங்கள் நன்கு தெரிந்திருக்க வேண்டும். ஏனோ அதை இந்த அவைக்குச் சொல்ல மாட்டேன் என்கிறார்கள். ஏதோ மார்க்கெட் வேல்யூ என்பதற்காக அதில் இந்தப் பிரிவினை போட்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஒருவேளை இங்கே மார்க்கெட் வேல்யூ வேண்டாம் என்று சொல்லி சட்டத்தை நிறைவேற்றிவிட்டு பிறகு வழக்குமன்றங்களில் பஸ் அதிபர்களுக்கும் ஒரு பாதுகாப்பை வாங்கித் தரலாம் என்று கருதியோ என்னவோ அப்படிச் கூறினார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

[திரு. ச. இராமசுந்தரன்] [1971 அக்டோபர் 25]

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: It amounts to an insinuation. The genuineness of our profession should not be questioned.

நான் சொல்கிறேன், 25-வது அரசியல் சட்டத் திருத்தம் வரும்வரையிலும் பாதுகாப்பு இருக்கின்றன, அப்படி வேண்டுமானால் 1 ரூபாய்கூட கொடுத்து எடுக்கலாம், சுப்ரீம் கோர்ட்டைப் பற்றிக் கவலை வேண்டாம். இடையிலே ஏன் அவசரமாகச் செய்ய வேண்டும்?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: 1 ரூபாய் என்பது முடியாது. எங்கள் கவலையெல்லாம் அவ்வளவு காலதாமதமாகக் கொண்டுவந்தால் முதலாளிகளுக்குப் பாதுகாப்பாக இந்த அரசாங்கம் இருக்கிறதே என்று அம்மையார் அவர்கள் வருந்துவார்களே என்பதற்காகத்தான் அவசரமாகக் கொண்டு வருகிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்த மார்க்கெட் வேலூ என்பது நீதிமன்றத்தில் இந்தச் சட்டம் சோதனைக்கு நிற்க வேண்டாமென்ற காரணத்தினால் போடப்பட்டிருக்கிறதே தவிர பஸ் அதிபர்களுக்குத் தரப்பட வேண்டுமென்பதற்காக அல்ல.

அதேபோல் குறிப்பிட்ட தேதியை வைத்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்தார்கள். அதே நேரத்தில் எடுத்துக் கொண்டிருப்பவைகளைச் சரியாக நடத்தவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். எனவே ஒரு இடத்தில் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டு அதன்பிறகு அடுத்தவற்றை எடுத்து நடத்தலாம். மேலும் அவர்கள் எதிர்பார்க்கும் மாதிரி அதிகக் காலதாமதம் இருக்காது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் சட்டங்களெல்லாம், இதே போன்ற இனம் எஸ்டேட் அபாவிஷன் ஆக்ட், இன்னும் எந்தச் சட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும், இந்தச் சர்க்காருக்கு விருப்பப்பட்ட தேதியில் வரலாம் என்ற பாதுகாப்பை வைத்திருந்தார்கள். ஆனால் இந்த ஆட்சியில் குறிப்பிட்ட தேதி வைத்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் இந்த ஆட்சியில் நம்பிக்கை வைக்க வேண்டும், அவநம்பிக்கை வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டண உயர்வைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு இந்த வாய்ப்பை பயன்படுத்திக் கொண்டார்கள். கட்டண உயர்வு 1964-ஆம் ஆண்டிலேயே காங்கிரஸ்காரர்கள் அப்போது ஒன்றாகயிருந்து ஆட்சி நடத்தியபொழுது, இந்தக் கட்டண உயர்வு, 3 பைசா என்பது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு பஸ் அதிபர்கள் தஞ்சை, திருச்சி மாவட்டங்களில் அமல்படுத்திக்கொண்டு வந்தார்கள். சென்னை, செங்கற்பட்டு, வடார்க்காடு மாவட்டங்களில் அரசுப் போக்குவரத்தில் நாம் மட்டும் 2½ பைசா என்று வைத்திருந்தோம். ஆகவே, இங்கேதான் கொஞ்சம் அதிகரித்திருக்கிறதே தவிர அந்தப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்தத் திருத்தத்தையெல்லாம் அவர்கள் வழக்குரைஞர் என்ற முறையிலேயும், நாட்டுடைமையாக்குவதை ஆதரிக்கின்ற முற்போக்குக் கட்சியாக வந்துகொண்டிருக்கும் கட்சி காங்கிரஸ்கட்சி என்று இருப்பதாலும் திரும்பப் பெறுவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

The amendments of Thirumathi T. N. Anandanayaki and Thiru K. M. Subramaniam were put and lost.

Clause 2 was put and carried.

1971 அக்டோபர் 25]

Clause 3.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is :
'That Clause 3 do stand part of the Bill.'

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I move the following amendment:—

(i) In sub-clause (1) for the words "any fleet operator" substitute the words "fleet operators".

(ii) In sub-clause (2) delete the words "any fleet operator".

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I second the amendment.

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the following amendment:—

(i) In sub-clause (1) of Clause 3, for the words "such date as may be..... in respect of any fleet operator" substitute the words "date of coming into force of this Act".

(ii) In sub-clause (2) (i) for the words "equipment exclusively Stage carriages, substitute the words "equipment used for body building, repair or maintenance or otherwise in connection with building and operation of the stage carriages

(iii) Delete sub-clause (4).

THIRU S. ALAGARSAMY: Sir, I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், இந்த அமென்ட்மெண்ட்லே மூன்று அம்சங்களை நான் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். முதலாவது அம்சம், இந்தச் சட்டம் என்னைக்கு அமலுக்கு வருகிறதோ அன்றைக்கே இந்தச் சொத்துக்கள் பூராவும் அரசாங்கத்தின் கைக்கு வந்துவிட வேண்டுமென்பது. இரண்டாவது அம்சம், இப்பொழுது ரிப்பேருக்காக, மெயின்டென்ஸ்ஸுக்காக இருக்க வேண்டிய தொழிற்சாலை பகுதிகளை மட்டும் தான் அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென் பதற்குப் பதிலாக இந்தத் தொழிற்சாலை எதற்குக் கட்டப்பட்டதோ, பஸ்களை ஓட்ட ஆரம்பித்துவிட்டு அதை நடத்த பாடிபிஸ்டிங் முதலியவைகளுக்காக ஆகும் என்றிருக்கும் இந்த அம்சங்களைச் சேர்க்க வேண்டுமென்பது, இறுதியாக இம் மாதிரி நேரடியாக ஒரு தேதி நிச்சயம் செய்துவிட்டு அந்தத் தேதி யிலிருந்து அமலாகும் என்பது, 4-வது பிரிவில்

Before issuing a notification under sub-section (1), the Government shall call upon the fleet operator to show cause why the stage carriages and other property referred to in sub-sections (1) and (2) should not be acquired and after considering the cause, if any, shown by the fleet operator and after giving the fleet operator an opportunity of being heard, the Government may pass such orders as they deem fit.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25]

என்றிருக்கிறது. பொதுவாக என்னுடைய முதல் திருத்தமே ஒத்துக் கொள்ளப்படாமல் இருந்தாலும் அந்தப் பகுதி தேவையில்லாத பகுதி என்று சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவரவர்களே, நாட்டுடைமை என்பதை வேறுவகையிலே மாற்றிப் புரிந்து கொண்ண்டாகள் என்றோ அல்லது அரசாங்கத்தின்மீது தவறான எண்ணம் ஏற்பட வேண்டுமென்பதற்காக என்று சொன்னதாகவோ தெரியவில்லை. ஒரு அரசாங்கம் ஒரு கம்பெனியை எடுத்தால் உடனடியாகச் சட்டம் என்றைக்கு வருகிறதோ அன்றைக்கே எடுத்துவிட அவசரச் சட்டத்தின் மூலமோ அல்லது சட்டசபைகளின் மூலமோ தெரிவிக்க வேண்டும். ஆனால் சில பஸ்களை எடுக்கிறோம் என்ற அடிப்படையில் இந்தத் திட்டம் இன்றைக்குக் கொண்டு வரப்படுகிறது.

அந்தக் கம்பெனிக்கு வேறு அலெட்ஸ் அண்டு லயபிலிடிஸ் இருந்தால் எடுப்பதில்லை என்று முடிவெடுத்திருக்கிறோம். அக்விசிஷன் என்ற அடிப்படையில் அத்தனை சட்டங்களும் இப்படித்தான் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தக் காலத்தில் மட்டுமல்ல; 1967-ம் ஆண்டுக்கு முன்னாலே அம்மையார் அவர்கள் இந்தச் சபையில் அங்கத்தினராக இருந்தபோதே அக்விசிஷன் கொண்டு வரும்போது 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். 1948-ம் ஆண்டு எஸ்டேட் அபாலிஷன் ஆக்ட் வந்தபோதும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களே குறிப்பிட்ட எலக்ட்ரிசிடி அண்டர் டேக்கிங்ஸ் ஆக்ட் வந்தபோதும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய வசதிக்காகத்தான் போடுகிறோமே தவிர, யாருக்கும் லாபம் ஏற்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் அல்ல. இந்த அரசாங்கம் என்ன செய்யப் போகிறது என்று கேட்டார்கள். 1948-ம் ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்ட சட்டத்தையும் 20 ஆண்டு காலம் எஸ்டேட்டுகள் சம்பந்தப்பட்ட சட்டத்தை நிறைவேற்றியபோதும், 1963 முதல் 1967 வரை வந்த சட்டங்களிலும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டதை அவர்கள் மறந்து விடக் கூடாது.

எங்கள் அரசாங்கத்தின் சார்பில் நாங்கள் கொடுக்கக்கூடிய உறுதி எல்லாம் இதிலே 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருப்பதற்குக் காரணம் பணம். பணத்தைத் தவிர வேறு எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ஒத்தி வைக்க மாட்டோம். 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டதால் ஒத்தி வைத்துவிடுவோம் என்ற அச்சம் கொஞ்சம் கூட இந்த மன்றத்திற்குத் தேவையில்லை.

கம்யூனிஸ்டுக் கட்சித் தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் சில பிரச்சினைகளைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் சொன்னார்கள். நோட்டிஃபைட் டேட் என்று போட்டுவிட்ட பிறகு பஸ்களை எடுக்கும்போது அந்த பஸ்களுக்கு விலையை நிர்ணயிக்கிறோம். விலை நிர்ணயம் செய்ய என்ன முறையைப் பின்பற்றப் போகிறோம் என்று அரசாங்கம் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறது. இன்றைய சட்டத்தின் அடிப்படையில் மார்க்கெட் விலை என்று போட்டிருக்கிறோம். ஏதாவது ஒரு சட்டம் வரும் என்ற காத்திருந்தால் காலதாமதமாகி விடும். எடுக்கின்ற பொருளுக்கு எவ்வளவு மதிப்போ அதை விட ஒரு காசு கூட கொடுக்கச் சட்டத்தில் இடம் இல்லை. அதிலே தவறு வந்துவிடும் என்று கருதத் தேவையில்லை. விரைவாகச் செயல்படுத்துவதுதான் நோக்கம். எந்தவிதமான தவறுக்கும் இடம் கொடாது அரசாங்கம் பார்த்துக் கொள்ளும்.

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. செ. மாதவன்]

இங்கே கொடுக்கப்பட்டுள்ள திருத்தங்களை ஏற்றுக் கொண்டால் நம்முடைய கொள்கைக்கு மாறுகப் போய்விடும். இவை, இதனை உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியாதபடி தடைக் கற்களாகத்தான் இருக்குமே தவிர, நோக்கம் நிறைவேறுது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பஸ்கம்பெனியை எடுக்கும்போது மெயின்டினன்ஸ் பண்ணுகிற தொழிற்கூடங்களை யும் சேர்த்து எடுத்துவிட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். பஸ்கம்பெனியை எடுத்துக் கொள்ளுகிறோம் என்று சொல்லும்போது அந்த பஸ் பர்மிட்டுகளைத் தான் எடுக்க முடியுமே தவிர, அந்தக் கம்பெனிக்குச் சொந்தமான தொழிற்சாலைகளை எல்லாம் எடுத்துவிட முடியாது. நம்முடைய கட்டடங்கள், நம்முடைய தொழிற்சாலைகள் வர வேண்டும். அப்போது தொழில் வாய்ப்பு அதிகமாக ஏற்படும். அவர்கள் வேறு எதற்கோ வைத்திருக்கும் தொழிற்சாலைகளையும் எடுத்துக் கொள்ளும் முயற்சியில் ஈடுபட்டால் சட்டப்படி அதற்குத் தடைகள் ஏற்பட்டு விடும். இன்னும் சில நாட்களில் இதனை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதிக் கொண்டிருக்கையில் இந்தத் திருத்தங்கள் காலதாமதத்தைத்தான் ஏற்படுத்துமாய்கையினால் இந்தத் திருத்தங்கள் நல்லெண்ணத்தோடு கொண்டுவந்தவையாகத் தோன்றவில்லை.

சொல்லுகின்ற கருத்து உண்மையா இல்லையா என்பதை அறிந்து கொள்ளுகின்ற வாய்ப்பு இந்த மன்றத்திற்கு இருக்கிறது. இன்னும் சில நாட்களில் டி.வி.எஸ். கம்பெனியின் ரூட் பர்மிட்கள் காலாவதியாகின்றன. நாங்கள் அந்த பர்மிட்டுகளைக் கூட அவர்களுடைய உரிமைப்படி மூன்று அல்லது ஐந்து ஆண்டு களுக்கு ரின்பூ செய்து கொடுக்க முடியும். இந்த அரசாங்கம் கொண்ட கொள்கையை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற காரணத்தால் அந்த பஸ்களுக்கு எல்லாம் ரின்பூவல் கொடுக்காது எடுத்துக் கொள்ள முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இப்போதே அந்த பஸ்கள் டி.பி. யில்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த ஒரு நிலையிலிருந்தே இந்த அரசாங்கம் இதிலே எவ்வளவு அக்கறையோடு நல்ல நோக்கத்தோடு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். மார்க்கெட் விலை என்று நினைவித்து பணக்காரர்களுக்குச் சாதகமாக இருக்கிறார்கள் என்று பேசுவது கேட்பதற்கு நன்றாக இருக்கும். ஆனால் உண்மையை நாட்டு மக்கள் உணர்ந்து கொள்ளுவார்கள். இதிலே மார்க்கெட் விலையைக் கொடுத்தால்தான் சட்டப்படி செல்லும்.

25-வது திருத்தம் நிறைவேறும் வரை ஏன் காத்திருக்கக் கூடாது என்றார்கள். 25-வது திருத்தமும் நாடாளுமன்றத்தில் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே கூட அவர்கள் வாசித்தது போல் ஒரு ரூபாய் கொடுத்தால் போதும் என்று இல்லை. கொள்கையின் அடிப்படையில் பார்க்க வேண்டும். ஒரு ரூபாய் கொடுத்துவிட்டு எடுத்துக் கொள்ளுவது என்றால் நிதிமன்றத்தில் ஆட்சேபணைகள் கொண்டுவரப்படும். அதை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. அது சரியல்ல, அரசியலமைப்புச் சட்டப்படி ஏற்புடையதல்ல. அவர்கள் வாதத்தை நாங்கள் எல்லாம் பாராட்டினாலும் சட்டப்படி அது சரியல்ல என்பதை அவர்களே உணரவார்களாகையால் இந்தத் திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும். இந்தத் திருத்தங்களை ஏற்றுக் கொள்வதால் காலதாமதமாகும், அதன்மூலம் முதலாளிகளுக்குத்தான் லாபம் ஏற்படும் ஆகவே, கொள்கை நிறைவேறும் வகையில் திருத்தங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் பர்சனல் எக்ஸ்பிளேனேஷன். முற்போக்கான திருத்தத்தை வைத்து முட்டுக்கட்டை போடுவதாகச் சொல்லுவதிலிருந்து நான் சொன்னதைப் புரிந்து கொள்ளவில்லை என்று கருதுகிறேன். டி.வி.எஸ். க்கு ரின்பூவல் சாங்ஷன் பண்ணவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்போதே டெம்பரரி பர்மிட்டில்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகையால் ரின்பூவல் செய்யவில்லை. ஏதோ டி.வி.எஸ். ஷெட்டிலிருந்து இங்கே கொண்டு வந்து வைத்து விட்டது போல் பேசுவது நியாயமல்ல.

25-வது அரசியல் சட்டத் திருத்தத்தைப் பற்றிச் சொன்னோம். 'மார்க்கெட் வேல்யூவில் நாட் பி தி காம்பன்சேஷன். இட் வில் நாட் பி தி மார்க்கெட் வேல்யூ'. பேச்சுக்கு ஒரு ரூபாய் காம்பன்சேஷன் என்று சொன்னேன். சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் அதை அப்படியே எடுத்துக் கொண்டார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: ஒரு ரூபாய் என்று சொன்னதை வாபஸ் வாங்கிக் கொண்டால் பேசவில்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ஒரு ரூபாய் மார்க்கெட் வேல்யூ என்று சொல்லும்போது குறைந்த அளவு கொடுத்தால் போதுமானது. அதுதான் 25-வது திருத்த ஷரத்து. அமைச்சர் சொன்னது மாதிரி அல்லவளவு காலதாமதம் ஒன்றும் ஆகப் போவதில்லை. இவர்களைவிட இந்திரா காந்தி அம்மையார் வேகமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள். வெகு சீக்கிரம் திருத்தம் வந்துவிடும். அதைப் புரிந்து கொண்டிருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: இந்திரா காந்தி அம்மையாரை இப்போதாவது பாராட்டுவதற்கு நன்றி.

திருமதி அனந்தநாயகி அவர்களுடைய திருத்தமும், திரு. தங்கமணி அவர்களுடைய திருத்தமும் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றன.

Clause 3 was put and carried.

Clause 4 was put and carried.

Clause 5.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is.—

“That clause 5 do stand part of the Bill.”

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the amendment standing in my name:

“(i) Delete sub-clauses (b), (c), (d) and (e)

(ii) In sub-clause (f) for the words “the arbitrator”, wherever they occur, substitute the words “by a suitable person appointed by the Government.”

The amendment was duly seconded.

1971 அக்டோபர் 25]

THIRU J. JAMES : Sir, I move the amendment standing in my name :

“(i) Delete sub-clause (a)

(ii) In sub-clause (b), delete the words “ where no such agreement can be reached ” and reletter sub-clauses (b) to (g) as (a) to (f). ”

THIRU R. PONNAPPA NADAR : I second the amendment.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, I move the following amendment:—

“ In sub-clause (b), delete the words “ where no such agreement can be reached ” and re-number sub-clause ‘ b ’ as ‘ c ’.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, என் திருத்தப்படி பார்த்தால்

Purpose of determining the compensation என்ற அடிப்படையில் வருகிறது. அதில் the amount of compensation can be fixed by agreement என்ற பகுதி இருக்கலாம் என்பது என் அபிப்பிராயம். எக்ரிமென்ட் என்று வரும்போது அரசும் பஸ் கம்பெனியைச் சேர்ந்தவர்களும் இடையே சரி செய்து கொள்வது என்று வருகிறது. பின்னால் ஒரு பொது ஆளிடத்தில், அதுவும் ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று வருவதால் இது நீடித்துக் கொண்டே போகும் என்பதால் ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று இருக்கக் கூடாது. அதற்குப் பதிலாக சர்க்காரால் நியமிக்கக்கூடிய ஒரு பொருத்தமானவர் என்றால் அது பொருத்தமாக இருக்கும். சரியாக இருக்கும். ஆகவே ஆர்பிரேட்டர் அல்லது ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று போட வேண்டும் என்ற அம்சத்தை விட்டு விட்டு அரசு நியமிக்கும் வேறு ஒரு ஆள் இருந்தால் போதும் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : Sir, This is a very important amendment. க்ளாஸ் 5-ல் எக்ரிமென்ட் இல்லை என்றால் ஆர்பிரேட்டரைப் போடலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட் என்பது இருக்கவே கூடாது. அப்படி இருந்தால் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும்போது கட்டாயம் சில சலுகைகள் ஏற்பட்டுவிடும். பரபட்சம் ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே, இது நியாயமும், முறையானதும் அல்ல. எக்ரிமென்ட் என்பதை விட்டுவிட்டு எல்லாவற்றையும் ஒரு ஆர்பிரேட்டரைப் போட்டு எவ்வளவு பணம் கொடுக்கலாம், என்று பார்த்துக் கொடுப்பதுதான் நியாயம். அரசாங்கமும் தனிப்பட்ட முதலாளிகளும் பேச்சு நடத்தி அதன் மூலம் தொகை நிர்ணயிப்பது என்பது ஜனநாயக முறைப்படி, சமதர்ம முறைப்படி மிக மிக நியாயமற்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, எக்ரிமென்ட், பேச்சுவார்த்தை நடத்தி நஷ்டயீட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பது என்பதை விட்டு விட்டு எல்லாவற்றையும் நியாயமான முறையில் ஒரு ஆர்பிரேட்டரைப் போட்டுச் செய்ய வேண்டும். ஒரு பழமொழி உண்டு.

“ Justice should not only be done but it must seem to be done ”

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி, [1971 அக்டோபர் 25]

நியாயம் நடத்துவது மட்டுமல்ல, நியாயமாக நடந்து கொள்கிறார்கள் என்ற உணர்ச்சியும் மக்கள் மனதில் ஏற்படுத்த நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் நஷ்டயீட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பது என்றால் நீங்கள் என்ன நியாயமாகச் செய்தாலும் கட்டாயம் அதைத் தவறாகப் புரிந்து கொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த நிலைக்கு இடம் கொடுக்காமல் எல்லோரையும் ஒரேவிதமாகப் பாவித்து, ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டு எதை எதை எடுக்கிறோம் என்று பார்த்து, வால்யூ போட்டுக் கொடுப்பதுதான் நியாயம். பேச்சு வார்த்தை நடத்துவது என்பது ஜனநாயகத்திற்கு, சமநர்மத்திற்குப் புறம்பான காரியம் என்று கூறி இதை அரசாங்கம் கட்டாயம் கைவிடவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவர் அவர்களே, இங்கு கூட கொள்கை அளவில் அவர்கள் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஒரு கெட்ட பெயர் வந்து விடக் கூடாதே என்ற நல்லெண்ணத்தில் தான் அவர்கள் சொன்னார்கள். கெட்ட பெயரை அவர்கள் உருவாக்க மாட்டார்கள் என்ற ஒரு தெம்பு ஏற்படுகிறது. இந்த அரசாங்கம் நல்லெண்ணத் தோடு செய்தாலும் கெட்ட பெயர் சூட்ட சிலர் தயாராயிருப்பார்கள் என்று அவர்களே ஒரு அருமையான கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நினைத்து, நினைத்து மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

இதுபோன்ற சட்டங்களைக் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றும்போது காலதாமதம் ஏற்பட்டு நம் கொள்கைக்குக் குந்தகம் வந்துவிடக்கூடாது என்பதை ஏற்றுச் செயல்பட வேண்டும். பல்கலை எல்லாம் எடுக்கும்போது உடனடியாக ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டு விட்டால் காலதாமதமாக முடிவில்லாத ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கி விடக் கூடாது என்பதுதான் கொள்கை. அரசாங்கத்தின் மீது சந்தேகம் ஏற்படக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். முன்னால் இருந்த அரசாங்கத்தைப் பற்றி அவர்களுக்குத் தெரியும். முன்னால் எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் கண்டதற்கெல்லாம் குறை சொல்ல மாட்டார்கள், சந்தேகப்பட மாட்டார்கள். இந்த தைரியம் அவர்களுக்கு இருந்தது. இப்போது அவர்கள் எதிர்க்கட்சியாக இருப்பதால் இப்படிப்பட்டதொரு சந்தேகமும் அவர்களுக்கு இயற்கையாக வந்துவிட்டது என்று சந்தேகப்படுகிறேன். 1956-ல் Requisition and Acquisition of Immovable property என்ற சட்டம் வந்தது. அப்போது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இங்கு இல்லை. காமராஜ் அவர்களின் ஆட்சி இருந்தது. அந்தச் சட்டத்தில் இதையே போட்டிருக்கிறார்கள். "where no such agreement can be reached என்று அவர்களும் அன்று போட்டிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட். பேசிப் பார்ப்பது என்பது இது போன்ற கொள்கைகளை நிறைவேற்ற காலம் கடத்தாது துரிதமாக நடத்த வேண்டும் என்ற நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் அமைகிறது. தலைமைச் செயலாளர், இதுபோன்ற நிபுணர்கள், நம் அரசாங்க உயர்ந்த அதிகாரிகள் இவர்களைக் கொண்ட குழு அமைத்து அவர்கள் இதைப் பற்றிப் பரிசீலித்து அன்று போட்டிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட் பேசிப் பார்ப்பது, என்பது இது எந்தவிதமான தவறும் இல்லை. இதுபோன்ற முயற்சிகளை எடுக்கும்போது ஆர்பிட்ரேட்டர் போடுகிறார்கள் எக்ரிமென்ட்க்கு வராவிட்டால், ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் போடக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். அதனால் காலதாமதம் ஆகி விடும் என்று தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படிச் செய்தாலும் காலதாமதம் ஏற்படும், ஹைகோர்ட் ஜட்ஜைப் போட்டாலும்

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. செ. மாதவன்]

தாமதம் ஏற்படும் என்றால் ஒன்றுக்கொன்று முரண்படுகிற சூழ்நிலை ஏற்படும். உயர்நீதி மன்ற நீதிபதி என்றால் ஒரு மதிப்பு, மக்களிடையே ஒரு நம்பிக்கை ஏற்படும். ஆகவே அப்படிப் போடப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு என்று தனியாகப் போடும்போது எந்தவிதமான காலதாமதமும் ஏற்படாமல் துரிதமாக இந்தக் காரியங்களை முடிக்க வாய்ப்பாக இருக்கும். துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். ஆகவே, இந்தத் திருத்தங்களை அவர்கள் வற்புறுத்தமாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: எப்போது பார்த்தாலும் 56-ல் அப்படி நடந்தது, 52-ல் அப்படி நடந்தது என்று பதில் சொல்லிக் கொண்டிருப்பது இவர்கள் முற்போக்காக இல்லை, பிற்போக்காகத்தான் இருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் காட்டுகிறது. 56-ல் இருந்த சூழ்நிலை என்ன, 1971-ல் இருக்கும் சூழ்நிலை என்ன? காலத்திற்கேற்ப எது, எது தேவையோ அதைப் போட வேண்டும். அப்போது அப்படிப் போட்டிருக்கிறார்களே, அப்போது அப்படி இருந்ததே என்றெல்லாம் கூறுவது தப்பித்துக் கொள்வது, எஸ்கேப்பிஸம். நமது சட்ட இலாகாவில் பழைய புத்தகங்களில் இருப்பதை எடுத்து, எடுத்துப் போட்டுக்கொள்கிறார்கள். எல்லாக் கிளாஸ்களையும் எடுத்து அப்படி அப்படியே . . .

MR. DEPUTY SPEAKER: No second speech is allowed. The Hon. Minister has given a reply and if we go on like that, there will be no end for this.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: I am not speaking a second time. I am only clarifying the position. He creates new problems in his reply and I have to clarify it.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: 1959-ம் ஆண்டு அவர்களது கட்சி பிற்போக்கான கட்சி என்பதை ஒப்புக்கொண்டதற்கு மகிழ்ச்சி.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: உங்கள் எதிர்க் கட்சியும் பிற்போக்காக இருந்தது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறீர்கள். நீங்கள் அன்று இப்படிப்பட்ட திருத்தங்களைக் கொண்டுவரவில்லை, நாங்கள்தான் இப்போது கொடுக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: 56-ல் தி.மு.க. இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: 59-ல் இருந்தது ஞாபகம் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இப்போது நாம் இருப்பது 71-ல்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களின் திருத்தம் பேரவையின் அனுமதி யுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ், திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி இவர்களது திருத்தங்கள் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றன.

பிரிவு 5 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 6, 7, 8 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டன.

[1971 அக்டோபர் 25]

பிரிவு 9.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“ பிரிவு 9 இம்மசோதாவிற்கு உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பட வேண்டும்”.

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the amendment standing in my name:—

(i) In sub-clause (1), delete the word “at his option ”

(ii) Delete item (a) of sub-clause (1)

(iii) In sub-clause (2) delete the words “ the first of the three shall be paid, and ”.

(iv) Delete sub-clauses (3), (4) and (8)

THIRU S. ALAGARSAMY: I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மாணர் ஆஃப் பேமென்ட் ஆஃப் காம்பென்சேஷன் என்பதற்கு எனது திருத்தத்தின் நோக்கம், உடனடியாக அவர்களுக்கு ரொக்கமாகக் கொடுத்துவிட வேண்டுமென்ற அம்சம் வருகிறது. இது ரொம்ப, ரொம்ப ஆபத்தானது. உடனடியாக உங்களுக்கு ரொக்கமாக வேண்டுமா அல்லது பின்னால் ஏதாவது டிரூன்ஸ்பரபிள் ப்ராமிலரி நோட்ஸ், அல்லது வேறு விதமான பாண்ட்கள் மூலம் கொடுக்கலாமா என்ற இரண்டு அம்சங்கள் இருக்கின்றன. இரண்டாவது முறைப்படி வேண்டுமா அல்லது உடனடியாக ரொக்கமாக வேண்டுமா என்று கேட்கக் கூடிய அதிகாரம் அந்த முதலாளிக்கு இருக்கிறது. அந்த முறையில் இருக்கக்கூடாது. நஷ்டயீடு கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு சில தொகை கொடுக்கலாம் அல்லது வேறுவிதமான முறையில் பாண்ட்ஸ் என்ற முறையில் இருக்கவேண்டுமே தவிர, நாம் மிகவும் சிரமப்பட்டு சேகரித்திருக்கிற பணத்தை உடனடியாகக் கொடுக்கக் கூடாது என்பதுதான் இந்தத் திருத்தத்தின் நோக்கம். ஆகவே, இதன் பிரதான அம்சத்தை ஆராய்ந்து பார்த்து ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவரவர்களே, நஷ்ட ஈட்டைக் காலதாமதமாகக் கொடுக்கலாம், கொடுக்காமல் இருக்கலாம் என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். ஆனால், இது போன்ற பிரிவுகளில் நாம் முன் மாதிரியாக உள்ள சட்டங்களைப்பற்றி, நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பைப் பயன்படுத்தித்தான் காரியங்கள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அவற்றைப் பின்பற்றாமல் போய் விட்டால், சட்டமே செல்லாது போய் விடும். அதனால் தான் அத்தகைய கடுமையான நடவடிக்கையைப் பின்பற்றாமல், முன்மாதிரியாக உள்ள சட்டத்தைப் பின்பற்றி கொண்டுவந்து இருக்கிறோம். நடைமுறையில் எந்தவிதமான பாதகமும் இல்லாமல் செய்ய முயற்சிக்குகிறோம். அவர்கள் சொத்தை எல்லாம் நாம் எடுத்துக்கொள்கிறோம். அவர்கள் இஷ்டத்திற்கு என்று இல்லாமல், நம்முடைய இஷ்டத்திற்கு என்று நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறியது நல்ல எண்ணமாக இருந்தாலும், அதைச் சட்டமாக்க முடியாது என்று சொல்லிக்கொண்டு திருத்தத்தை வற்புறுத்த வேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25]

THIRU K. T. K. THANGAMANI : I am pressing my amendment

The amendment of Thiru K. T. K. Thangamani was put and lost.

Clause 9 was put and carried.

Clauses 10 and 14 put and carried.

Clause 15.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is : " That clause 15 do stand part of the Bill "

THIRU J. JAMES : Sir, I move the amendment standing in my name :—

(i) for sub-clauses (1) and (2), substitute the following : viz
" After acquisition under section 3 the property so acquired shall vest with the Government. "

(ii) In lines 3 and 4 of sub-clause (3) for the words " in the Corporation or Company ", substitute the words " in the Government ", and after the words " vested in the Government ", the words " and transferred to the corporation or company and continue to do so unless and until his employment in such corporation or company is terminated or until his remuneration, terms or conditions are duly altered by such corporation or company : " shall be deleted.

(iii) In sub-clause (6) (a), for the words " shall stand transferred to the corporation or company referred to in sub-section (1) ", substitute the words " shall stand transferred to the Government "

(iv) In sub-clause (6) (b), for the words " such corporation or company ", substitute the words " The Government "

(v) In sub-clause (7), for the words " the corporation or company ", substitute the words " the Government "

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : I second the amendment.

I move the following amendment :—

" (i) for sub-clause (1) and (2), substitute the following, viz.

" After acquisition under Section 3, the property so acquired shall vest with the Government. "

(ii) In lines 3 and 4 of sub-clause (3), for the words " in the Corporation or Company ", substitute the words " in the Government " and after the words " vested in the Government ",

[Thirumathy T. N. Anandanayaki]

[1971 அக்டோபர் 25]

the words and transferred to the corporation or company and continue to do so unless and until his employment in such corporation or company is terminated or until his remuneration, terms or conditions are duly altered by such corporation or company" shall be deleted.

(iii) in sub-clause (6) (a), for the words "shall stand transferred to the corporation or company referred to in sub-section (1)", substitute the words "shall stand transferred to the Government".

(iv) In sub-clause (6) (b), for the words "such corporation or company", substitute the words "The Government".

(v) In sub-clause (7), for the words "the corporation or company", substitute the words "the Government".

THIRU J. JAMES: I second the amendment.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member may stand up and second the amendment.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, இந்தத் திருத்தமானது இந்த மசோதாவிலே அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பஸ்களை உடனடியாக கார்ப்பரேஷன் அமைத்து அதன் நிர்வாகத்தில் விடுவதற்கான ஏற்பாடு இருக்கிற காரணத்தால், இந்தத் திருத்தத்தை நான் கொடுத்து இருக்கிறேன். நாம் இதற்கு முன்னதாக இந்த அரசாங்கத்தில் பல்வேறு போர்டுகளை அமைத்து இருக்கிறோம். சிலம் கிளியரன்ஸ் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம், வாட்டர் அண்டு டிரைனேஜ் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம், டிரீஸ்ட் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம். இந்த போர்டுகளை எல்லாம் நியமிப்பதற்கு கட்சி சார்பற்ற முறையில் நிர்வாகிகளை ஏற்படுத்த இந்த அரசு தவறி இருக்கிறது. ஒவ்வொரு போர்டுக்கும் கட்சியில் உள்ள பிரமுகர்களைத்தான் தலைவராக நியமித்து இருக்கிறார்கள். இவைகள் கட்சி வளர்வதற்கு உறுதுணையாக இருப்பதற்கு அமைக்கப்பட்டதாக அமைத்து இருக்கிறார்களே தவிர, அந்த நிறுவனங்கள் நல்ல முறையில் செயல்படுவதற்காக செய்யவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அந்த உணர்வின் காரணமாகத்தான் இந்தத் திருத்தத்தை நான் இங்கே முன் வைத்து இருக்கிறேன். ஆக நாம் ஒருவேளை தனியார் முதலாளிகளிடமிருந்து இந்த பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு மறு தினமே தனியார் முதலாளிகளிடம் கை மாற்றம் செய்யும் அமைப்பு போல் இது காணப்படுகிறது. ஆகவே, இந்த மசோதாவானது எந்த நோக்கத்தோடு இங்கே கொண்டு வரப்பட்டதோ, இந்த நாட்டிலே ஒரு சமதர்மச் சமுதாயம் அமைக்கப்பட்டு, ஏழை, எளியவர்களுக்குப் பயன்படவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு கொண்டுவரப்பட்டதோ, அந்த நோக்கத்தில் அல்லாமல் ஒரு கார்ப்பரேஷன் நிறுவி, அந்த கார்ப்பரேஷனிடத்தில் நிர்வாகத்தை ஒப்படைத்தால், நிர்வாகம் சரிவர நடக்காது என்ற உணர்வு இருப்பதால் இந்தத் திருத்தத்தை நான் கொடுத்து இருக்கிறேன். என்னுடைய திருத்தம் ஒரு வேளை ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை

1971 அக்டோபர் 25]

[திரு. கே. ஜேம்ஸ்]

என்றால், அப்படி கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்படும்போது அது கட்சி சார்பற்ற முறையில் இயங்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அந்தக் கார்ப்பரேஷனை நிறுவ அரசு வழி வகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சார், முதலிலே கனம் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் பல்கலை தேசியமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். இதற்கு முன்பு தேசியமயமாக்கப்பட்ட பல்கலை அரசாங்க அன்டர் டேகிங்காக வைத்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்று கொண்டு வந்திருக்கும் மசோதாவில் பார்த்தால், திடீரென்று ஒரு கார்ப்பரேஷன் கம்பெனி ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். இதற்கு அவசியமாக விளக்கம் தேவைப்படுகிறது.

பொதுவாக, இப்போது புதிதாக எடுக்கப்படும் பல்கலை கார்ப்பரேஷன் கம்பெனியாக்கப் போகிறீர்களா, அரசாங்க கார்ப்பரேஷன் ஆக்கப்போகிறீர்களா, அல்லது நீங்கள் அடிக்கடி புதிதாக சொல்கிறீர்களே, ஜாயின்ட் செக்டார் என்று சொல்லி, அப்படிச் செய்தால் அதிலே அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு பங்கு, தனி நபர்களுக்கு என்ன பங்கு என்பதைச் சொல்ல வேண்டும். சட்டசபையில் சொன்னது தேசியமயம், கவர்ன்மென்ட் அன்டர் டேக்கிங் என்று சொன்னார்கள். கிளாஸ் 16 என்பது ஒன்று புதிதாக உருவாக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இந்த கார்ப்பரேஷனில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு உண்டா? எங்களுக்குச் சட்ட அனுபவம் போதாது. குறைவு. ஆகவே, தயவு செய்து சட்ட அமைச்சரே கார்ப்பரேஷன் அன்டர் டேகிங்குக்கும் கார்ப்பரேஷனுக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை, லாப நஷ்டத்தைத் தெளிவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்த 15-வது செக்ஷனைப் பொறுத்தவரையில் கம்பெனி ஜாயின்ட் செக்டாரா அல்லது, அரசாங்கமே நடத்துவதா என்று கேள்வி கேட்டு இருக்கிறார்கள். இதிலே 'கார்ப்பரேஷன் அல்லது கம்பெனி ஒன்ட் பை தி கவர்ன்மென்ட்', ஃபுல்லி ஒன்ட் பை தி கவர்ன்மென்ட்' என்று இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தக் கிளாசை அவர்கள் நன்றாகப் பார்த்து இருந்தால், இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்து இருக்கமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். கம்பெனியாக உருவாக்குவது, இப்போது இருக்கிற நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்குப் பல் வேறு விதமான சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள் வேலை நிலைமைகள் இருக்கின்றன. அந்த வேலை நிலைமைகளை நாம் எல்லாம் மாற்றவோ அல்லது அவர்களுக்கு அதிலே ஒரு காலதாமதமோ உண்டாக்கக்கூடாது என்ற வகையிலே, நிர்வாகத் திறமையை அதிகப்படுத்துவதற்காக ஒரு 'பிசினெஸ் ஃப்ளக்ஸிபிளிடி' என்று சொல்வார்கள் ஆங்கிலத்தில், வியாபார நெகிழ்வுத்தன்மை இருப்பதற்காக, அரசாங்கமே அதைக் கம்பெனியாக அமைத்து, அதன் மூலம் அந்தக் கம்பெனிகளை ஏற்று நடத்த இருக்கிறது. இதற்கும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் கொள்கைக்கும் முரண்பாடு இல்லை. ஆகவே இதைப் போட்டு குழப்பிக் கொள்ள வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றும் சொன்னார்கள், அரசியல் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைத்தான் இந்தக் கம்பெனிகளை நிர்வகிப்பதற்கு யோபாடுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அரசியல் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் பொதுமக்களின் நன்மதிப்பைப் பெற்றவர்கள். திறமை உள்ளவர்கள். அவர்களைத்தான் போடவேண்டும். இங்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1971 அக்டோபர் 25]

லாந்து நாட்டிலே இப்படித்தான் போட்டார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் பேசும்போது எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால் இந்த சிண்டிகேட் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் அப்படிப் போடச் கூடாது என்று சொல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களுக்குத் திறமையின் அடிப்படையில் தான் நிர்வாகிகள் நியமிக்கப்படுகிறார்களே அல்லாமல், ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுையே நியமிக்கிறார்கள் என்று கொள்ளக்கூடாது. 'காமாலைக் கண்ணனுக்கு கண்டதெல்லாம் மஞ்சல்' என்று சொல்வார்கள். அதைப்போல, அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் செய்ததை எல்லாம் இப்போதும் செய்கிறார்களோ என்ற எண்ணமோ என்று கருதுகிறேன். ஒரு உதாரணம் அவர்களுக்குச் சொல்கிறேன். அமெரிக்காவிலுடைய ஜனாதிபதியாக ஜான் கென்னடி அவர்கள் இருந்தபோது, ராபர்ட் கென்னடி அட்டர்னிஜெனரலாக இருந்தார்கள். உறவினரைப் போடலாமா என்று அந்த நாட்டிலே யாரும் கேட்கவில்லை. திறமை உடையவர்களைத்தான் நியமனம் செய்கிறோம். ஒரு வேளை ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுக்குத் திறமையில்லாமல் இருக்கலாம். அதற்காக நாம் ஒன்றும் சொல்வதற்கில்லை. அதற்காக திறமையின் அடிப்படையில் நியமனம் செய்து அந்த நிர்வாகத்தைச் செம்மைபுற நடத்துவதற்கு அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் முயற்சிக்குக் குறை கூறக்கூடாது. அங்கே உள்ள தொழிலாளர்களின் நலனைப் பாதுகாப்பதற்கும் அரசு வழிவகை செய்யும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். திறமையான அடிப்படையில் அவை இயங்க வேண்டுமென்பதற்காக நிர்வாகிகள் நியமிக்கப்படுகிறார்களே தவிர, கட்சியை வளர்ப்பதற்காக அல்ல என்பதைத் தெளிவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அகில இந்திய அடிப்படையில் இப்படித்தான் இருக்கிறது. ஒரு காலத்தில் அகில இந்திய அடிப்படையில் பேசியவர்கள் இன்று இதை ஏன் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை என்று தெரியவில்லை. இதையெல்லாம் ஆலோசித்து இந்தத் திருத்தத்தை வற்புறுத்த வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: இப்படி கம்பெனி, கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்தால்தான் திறமையாக நடத்த முடியும் என்று சொன்னால், இப்போது எடுப்பதை மாத்திரம் கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்து விட்டு, இதுவரை உள்ளதை கவர்ன்மெண்ட் அன்டர்டேகிங் என்று இரண்டு முறையாக வைத்துக் கொள்ளப்போகிறீர்களா, அல்லது இரண்டையும் ஒன்றாக்கி நடத்துவது நல்லதா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுக்குத் திறமை குறைவாக இருக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். திறமை பூராவும் தங்கரிடத்தில் தான் இருக்கிறது என்று சொல்வது வருந்தத்தக்கது. அவர்களுடைய கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள்தான் திறமை உள்ளவர்கள் என்று சொல்வது மிக மிகத் தவறு. இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வாரியத்தில் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் யாரையும் போடவில்லை. எல்லாம் உங்கள் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைத்தான் போட்டு இருக்கிறீர்கள். குடிசை மாற்று வாரியத்திற்கு திரு. அரங்கண்ணலைப் போட்டிருக்கிறீர்கள். ரேஸ்ட் கார்ப்பரேஷனுக்கு திரு. ஆசைத்தம்பியைப் போட்டு இருக்கிறீர்கள். அக்ரோ இன்டஸ்ட்ரீஸ் கார்ப்பரேஷனுக்கு திரு. கே. வி. சுப்பையாவைப் போட்டு இருக்கிறீர்கள். ஆகவே, இப்படிக் கொடுத்தது மாத்திரம் அல்ல. திறமைக் குறைவு என்று சொல்வது மிகத் தவறு என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

திரு. ந. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் கதர் போர்டு இருந்ததில், காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் இருந்தார்களே அல்லாது தி.மு.க. காரர்கள் இருக்கவில்லை. (திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அது கதர் போர்ட், காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் இருக்கமுடியும்.)

The amendment of Thiru J. James was put and lost.

The amendment of Thirumathi T. N. Anandanayaki was put and lost.

Clause 15 was put and carried.

Clauses 16 to 27 were put and carried.

Schedule.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

‘That Schedule do stand part of the Bill.’

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, I move the following amendment :—

“In the Schedule, in paragraph 2, for the words ‘for every stage carriage, the permit relating to which is deemed to have been transferred in favour of the Government’ (substitute the words ‘for every permit acquired under this Act’.”

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following amendment :—

“In paragraph 1, for the words ‘market value of such acquired property as on the notified date’, substitute the words ‘the amount fixed by the Government’.”

The amendment was duly seconded.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following amendment :—

In paragraph 2, for the items (i) and (ii), substitute the following :—

“a sum of twenty rupees for every unexpired permit provided the amount of compensation under this paragraph shall in no case exceed five hundred rupees.”

The amendment was duly seconded.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : ஏற்கனவே நான் மசோதாவின் பேரில் பேசும் போது எடுத்துச் சொன்னேன். ‘மார்க்கெட் வால்யூ’ என்று குறிப்பிட்டிருப்பது சரியல்ல என்று. அதற்குப் பதிலாக நான் சொல்லியிருப்பது, The amount fixed by the Government என்பது. The amount fixed by the Government

என்று சொன்னவுடனேயே, அது ‘ரிசனடின் அமௌண்டா’ புக வால்யூவா அல்லது மார்க்கெட் வால்யூவா எதி நியாயம்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25]

என்பதெல்லாம் வந்துவிடும். 25-வது அமென்டெண்ட் நிறைவேறாமல் இருந்தால் கூட, என் திருத்தத்தினால் எந்தக் குறையும் இன்றி சட்ட மன்றத்திலும் அது சரி என்கிற நிலை வரும். அரசுக்கு அதிகாரம் கொடுப்பதால் அந்த நிலை வரும்.

இரண்டாவதாக 15 நாட்களுக்கு குறைந்தால் இவ்வளவு அல்லது அதற்கு மேல் மாதத்திற்கு ரூ. 200, குறைந்தது ரூ. 400 என்று இல்லாமல், குறைந்த பட்சம் 500 என்று இருக்கவேண்டும் என்று கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த முறையில் ஷேடூல் மாற்றியமைக்கவேண்டும்.

அமைச்சர் கொடுத்திருக்கும் திருத்தம் தெளிவுபடுத்துகிறது. அதற்குமேல் ஒன்றுமில்லை. ஒரு சமயம் எங்களுடைய திருத்தத்தையும் உள்ளடக்கி ஏற்றுக்கொண்டிருப்பார்களோ என்று நினைத்தேன், அது இல்லை.

THURUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I am not able to understand the amendment moved by the Hon. Minister. In paragraph 2 of the Schedule it is stated—

‘In addition to the amount payable under paragraph 1, for every stage carriage, the permit relating to which is deemed to have been transferred in favour of the Government there shall be paid’

Now they want to leave out stage carriages. Is it their intention to acquire buses or acquire only permits? If they acquire permits only, they will be landing in trouble. When there are readymade buses why should they not acquire stage carriages also? We shall be thankful if the Hon. Minister will clarify the position.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி பேசும்போது, அவர்களுடைய திருத்தம் மார்க்கெட் வால்யூவை மாற்ற வேண்டும் என்பது நிதிமன்றத்திலே கூட நிற்கும் என்றும் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் ஏற்கனவே தெளிவுபடுத்தியிருக்கிறார்கள், இத்தகைய விஷயப்பரிட்சையை மேற்கொள்வது சரியில்லை என்று. ஏனென்றால், சிக்கிரத்திலேயே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று இருப்பதால், இது தேவையில்லை என்பதை எடுத்துச் சொன்னார்கள். ரூட்டுகளுக்குக் கொடுக்கப்படும் நஷ்ட ஈடு மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தில் இருப்பதுபோல் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் பேசும்போது, நான் கொண்டுவந்த திருத்தத்தின் நோக்கம் ‘ஸ்டேட் கேரிஜ்’-கள் எடுக்கப் பட்ட போவதில்லை என்பதைக் காட்டுகிறதா என்றார்கள். முதல் பிரிவில் ஸ்டேட் கேரிஜ் எடுக்க வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்துகள், தனியாக இருக்கும் ஸ்பேர் பஸ்கள் இவற்றையெல்லாம் எடுக்க முதல் பிரிவில் வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வழித்தடங்களுக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்பது மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் இருப்பதுபோல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் பிரிவுப்படி, வழித்தடங்களின் காலவரைக்கு

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ச. இராமசுந்தரன்]

நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டும். அதாவது 'for every permit acquired under this Act' என்ற பிரிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இவையெல்லாம் தெளிவாக இருப்பதால், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் திருத்தத்தை வற்புறுத்தவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

The amendments of Thiru K. T. K. Thangamani were put and lost.

The Government amendment was put and carried.

The Schedule, as amended, was put and carried.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இரண்டாவது பிரிவுக்கு திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியத்தின் திருத்தத்தை அவை ஏற்றுக் கொள்ளாததால் இத்திருத்தம் முன்மொழிய அனுமதிக்கப்படவில்லை.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, I move—

“That the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill 1971 (L. A. Bill No. 35 of 1971), as amendment, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill, as amendment, was passed into law.

(6) அரசினர் தீர்மானம்.

பேரவை அலுவல் வரிசையில் மாற்றம்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, 'நிகழ்ச்சி நிரலில் கண்டுள்ள (2) என்ற பொருளுக்குப் பதிலாக, (4) என்ற பொருளை முதலாவதாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்' என்று முன்மொழிகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(3) அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனைவரி (நான்காவது திருத்த) சட்டமுன்வடிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (நான்காவது திருத்த) சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்வதற்கு ஆளுநர் அவர்கள் தம் இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

[1971 அக்டோபர் 25]

(5) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (நான்காவது திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

“1971-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (நான்காவது திருத்த) சட்ட முன்வடிவை * இம்மன்றம் அறிமுகம் செய்து, ஆலோசனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்” என்று நான் முன்மொழிகிறேன்.

தமிழ்நாடு 1959-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் முதல் விவர அட்டவணியின்கீழ், கள், சாராயம் நீங்கலாக பொது மக்கள் அருந்தும் எல்லா மதுபான வகைகளும் முன்னர், இம் மாநிலத்தில் முதல் விற்பனை நிலையில் 12 சதவீத ஒரு முனை வரி விதிக்கப்படுவதற்கு உட்பட்டவையாக இருந்தன. இம் மாநிலத்தில் மதுவிலக்கை நிறுத்தி வைக்க முடிவு செய்ததை அடுத்து, இம்மாநிலத்தில், 1—8—1971-ஆம் நாள் முதல் சாராயத்துக்கு முதல் விற்பனை நிலையில் 6 சதவீத ஒரு முனை வரி விதித்து வருவிப்பதென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. தமிழ்நாடு 1959-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் 59-வது பிரிவு (1) உட்பிரிவின்கீழ் பிறப்பித்த ஓர் அறிவிப்பின் மூலம் இது செயற்படுத்தப்பட்டது.

தமிழ்நாடு 1959-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் 59-வது பிரிவு (2) உட்பிரிவின்கீழ் மேற் சொன்ன அறிவிப்புக்குப் பதிலாக நடப்புச் சட்டமன்றக் கூட்டத்தொடரில் ஒரு மசோதாவைக் கொண்டுவர வேண்டியுள்ளது. எனவே, இந்த மசோதா பேரவையின் ஆலோசனைக்காக வைக்கப் படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சருடைய தீர்மானம் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

பேரவையின் அலுவல் நேரம், பேரவையின் அனுமதியுடன், நீட்டிக்கப் படுகிறது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சார், இந்த விற்பனை வரி திருத்த மசோதாவில், ஆல் கைண்ட்ஸ் ஆப் ஆல்கஹாலிக் லிக்கர்ஸ் என்று சொல்லி, அதற்கு 12 சதவீதம் வரி போட்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் திருத்தத்தில் ஒரு புது யோசனையைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதில் கள்ளை ஏன் சேர்க்கவில்லை என்று தெரியவில்லை. லிக்கருடன், டாடியையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டியது தானே? கள்ளை ஏழைகள் சாப்பிடுகிறார்கள். ஆகவே, போடவில்லை என்று சொல்லலாம். ஆனால், உணவுப் பொருட்களுக்கெல்லாம் கூட வரி போட்டிருக்கிறார்கள். ஜெனரல் சேல்ஸ் டாக்ஸ் ஆக்டில் ‘ஃபுட்ஸ் டிப்ஸ்’ களுக்கு வரி போடப்பட்டிருக்கிறது. வரி எடுக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. எடுத்திருந்தால் சொல்லுங்கள். எடுக்கவில்லை. எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். உணவுப் பொருட்களின் மீதான வரியை எடுக்காத அரசு கள்ளின் மேல் ஏன்

1971 அக்டோபர் 25] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

கருணை காட்ட வேண்டும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. எங்கள் ஸ்தாபனம் கள் குடிக்கக் கூடாது என்று கண்டித்துச் சொல்கிறது. எனவே, அதற்கு விற்பனை வரி இல்லை என்று சொல்வது ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. எங்கே பணம், எங்கே பணம் என்று ஏங்கிக் கொண்டிருக்கிற அரசு, எங்கே வரி போட்டு வாங்கலாம் என்று சொல்கிற அரசாங்கம் குடிக்கிறவர்கள் மீது என்ன கருணையோ, தெரியவில்லை. எனவே, கட்டாயம், கள்ளின் மீது வரி போட வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூற விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவரவர்களே, கள் மீது வரி போடுவது பற்றி அம்மையார் ரொம்ப அக்கரையோடு யோசனை சொன்னார்கள். யோசனைக்கு நன்றி, இது ஏற்கெனவே, அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 6 சதம் ஒரு முனை வரி விதிப்பது என்ற இந்த மசோதாவை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

The Government motion was put and carried and the Bill was taken into consideration, clause by clause.

MR. SPEAKER: There are no amendments to the Clauses.

Clause 2, was put and carried.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM: Sir, I move—

“That the General Sales Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed into Law.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் அலுவல்கள் இத்துடன் முடிகின்றன. வரும் நவம்பர் திங்கள் 15-ஆம் தேதி திங்கட்கிழமை அன்று காலை 10 மணியளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்தி வைக்கப்பட்டது.

7. பேரவையின் முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

* 52. Notification issued with G.O. Ms. No. 1731, Agriculture, dated the 8th June 1971, in regard to certain amendments issued under section 5 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act relating to application of additional notified crops to all the Regulated Markets in Thanjavur district. [Laid on the Table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

[1971 அக்டோபர் 25]

* 53. Notification issued with G.O. No 1993, Home, dated the 22nd July 1971, in regard to an amendment to the Tamil Nadu Probation of Offenders Rules, 1962. [Laid on the Table of the House under section 17 (3) of the Probation of Offenders Act, 1958 (Central Act XX of 1958).]

* 54. Notification issued with G.O. Ms. Nos. 1551 to 1563, Rural Development and Local Administration, dated the 30th June 1971, in regard to constitution of Avadi, Ambattur, Kathiwakkam and Madhavaram Municipal Areas as Townships, etc., under the Tamil Nadu District Municipalities Act and extension of certain provisions of the above Act. [Laid on the Table of the House under section 304 (d) of the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 (Tamil Nadu Act V of 1920).]

B. Reports, Notifications and Other papers.

@ 36. Notification issued with G.O. Ms. No. 1826. Home, dated the 5th July 1971 in regard to certain amendments to the Tamil Nadu Manufactured Drugs Rules, 1932.

* 37. Errata issued with Roc. No. 192669/69 Pl. dated the 12th March 1970 to the notification published at pages 454-455 of Part—II, Section-2 of the Tamil Nadu Government Gazette, dated the 31st December 1969, relating to exclusion of certain areas in Kanyakumari district for constitution of separate P. chayats.

@ 38. Resume of work transacted by the Tamil Nadu Council during the period from the 19th June to 30th July 1971 (9th Session)

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

* = Despatched to Members on 22nd October 1971

@ = Laid on the Table of the House on 23rd October 1971.

1971 அக்டோபர் 25]

இணைப்பு

[6-ம் பக்கத்தில் 52-ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.]

(1) The State Government have sanctioned the award of the following prizes to encourage the persons and institutions engaged in the Family Planning Work:—

(a) During 1968-69 and 1969-70, the following three prizes were awarded to the best three Panchayats in each district which sent the largest number of sterilisation cases in a year :—

1st prize	Rs. 2,500
2nd prize	Rs. 1,500
3rd prize	Rs. 1,000

(b) In November 1970, one award of Rs. 3,000 was sanctioned to Elagiri Hills Panchayat in North Arcot district for the best overall performance in the sphere of Family Welfare Planning and propagation of the idea of small families during 1968-69.

(c) Every year, a Special Family-Planning Fort-night is celebrated in the month of September. In order to enthuse the workers in the block to accomplish the task on which depends the success of the celebrations, the following prizes have been sanctioned :—

For each district—

- | | | |
|---|-------------------------|-------|
| (1) The Panchayat Union Commissioner who achieves the highest percentage of targets in vasectomy operations fixed for the Fort-night celebration. | Silver Cup
Rs. 100. | worth |
| (2) Medical Officer who does the maximum number of vasectomy operations in the district. | Silver Cup
Rs. 100. | worth |
| (3) The Best Extension Education Officer of the Panchayat Union mentioned in item (1) above. | Silver Cup
Rs. 100. | worth |
| (4) Social Welfare Worker/ Grama Sevak who brings the maximum number of vasectomy cases in the district. | Silver Medal
Rs. 25. | worth |
| (5) Mukhya Sevika/Grama Sevika who brings maximum number of IUCD cases in the district. | Silver Medal
Rs. 25. | worth |

[1971 அக்டோபர் 25]

For Madras City—

- | | |
|---|---------------------------|
| (1) Medical Officer who does maximum number of vasectomy operations. | Silver Cup worth Rs. 100. |
| (2) Best Institution in the City. | Shield worth Rs. 200. |
| (3) Best Field Worker of the Corporation of Madras or Voluntary Organisation (Extension Educator or Field Worker) who motivates and brings maximum number of cases. | Silver Cup worth Rs. 50. |

2. Every year, the Government of India are giving various awards for outstanding work under the Family Planning Programme for various categories on the national level. The following are some of the national awards :—

- | | |
|--|-----------------------------|
| (1) Overall National Award for the best State ;— | |
| 1st prize | Certificate and a trophy. |
| 2nd prize | Certificate and a shield. |
| 3rd prize | Certificate and a scroll. |
| (2) Overall award for the best Union Territory. | |
| (2) Special prize for Delhi (If the percentage achievement is at least 200 per cent in sterilisation and or 100 per cent in IUCD). | Certificate and Shield. |
| (4) Best overall performance of a Railway Zone. | Certificate and shield. |
| (5) Best overall performance of a Command under the Ministry of Defence, | Certificate and shield. |
| (6) Best overall performance of a Family Welfare Planning Centre under a Voluntary Organisation. | Certificate and Trophy. |
| (7) Best Family Planning Centres of an Industrial and Public Sector Undertakings— | |
| (a) Population upto 5,000 .. | A certificate and a Scroll. |
| (b) Population between 5,000 to 20,000. | A certificate and a Shield. |
| (c) Population beyond 20,000 | A certificate and a Trophy. |

1971 அக்டோபர் 25]

(8) Doctor performing largest number of sterilisations and IUCD insertions—

(a) For a doctor who gets fee on per case basis.

Certificate and Cash award of Rs. 5,000.

(b) For a doctor in employment who does not get any fee on per case basis upto a certain minimum number of cases in accordance with Government Orders.

Certificate and cash award of Rs. 5,000

(9) Best overall performance in the Country by—

(a) A district

Certificate and Cash award of Rs. 5 000.

(b) A primary Health Centre

Do.

(c) A Panchayat

Do.

(10) Best overall performance by—

(i) A plantation

Three awards (for population up to 5,000; population between 5,000 to 20,000; population beyond 20,000).

(ii) A mining area

Three awards (for population up to 5,000; population between 5,000 and 20,000; population beyond 20,000).

(11) Best Family Planning Training Centre.

A Certificate and a Shield

(12) Best performance in IUCD by a State Union Territory.

A Certificate and a Trophy.

(13) Best research work in Bio-Medicine.

Rs, 5,000.

3. The Director of Health Services and Family Planning has sent proposals for the sanction of awards to the following persons and institutions engaged in the Family Planning Work and they are under the consideration of Government ;—

(1) Best District in the whole State,

To be selected by the Director of Health Services and Family Planning.

Rolling worth Rs. 500.

Cup Rs.

[1971 அக்டோபர் 25]

(2) **Best three Panchayats—**

1st prize Rs. 2,500.	} To be selected by the Collector.	Cash prizes.
2nd prize Rs. 1,500.		
3rd prize Rs. 1,000.		

(3) **Best Urban Centre in each district.** To be selected by the district Family Planning Maternity and Child Health Officer. Shield worth Rs. 100.

(4) **Best Primary Health Centre in each District.** To be selected by the District Family Planning Maternity and child Health Officer. Shield worth Rs. 100.

(5) **Best doctor who performs the maximum number of vasectomy operations in the State.** To be selected by the Director of Health Services and Family Planning. Rs. 1,000 Cash.

(6) **Best doctor who performs the maximum number of vasectomy operations in the District.** To be selected by the District Family Planning Maternity and Child Health Officer. Rs. 250 Cash.

(7) **Best doctor who has done the maximum number of tubectomy operations in the State.** To be selected by the Director of Health Services and Family Planning. Rs. 1,000 Cash.

(8) **Best doctor who has done the maximum number of tubectomy operations in each district.** To be selected by the District Family Planning Maternity and Child Health Officer. Rs. 250 Cash.

(9) **Best doctor who has done the maximum number of IUCD insertions in the State.** To be selected by the Director of Health Services and Family Planning. Rs 500 Cash.

1971 அக்டோபர் 25]

- (10) Best doctor who has done the maximum number of IUCD insertions in each district. To be selected by the District Family Planning Maternity and Child Health Officer. Rs. 200 Cash.
- (11) Best motivator or field worker) who has brought maximum number of cases in the whole State. To be selected by the Director of Health Services and Family Planning. Rs. 200 Cash.
- (12) Best motivator (or field worker) who has brought maximum number of cases in each district. To be selected by the District Family Planning Maternity and Child Health Officer. Rs. 100 Cash.

(1) குடும்ப நலத்திட்டப்பணியில் ஈடுபட்டுள்ள நபர்களுக்கும் நிலையங்களுக்கும் ஊக்கமளிக்கும் பொருட்டுக் கீழ்க்காணும் பரிசுகளை அளிக்க அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது:

(அ) 1968-69, 1969-70-ஆம் ஆண்டுகளில், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஓராண்டில் அதிக எண்ணிக்கையில் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சைகள் நடத்தப்பட்ட சிறந்த மூன்று ஊராட்சிகளுக்குக் கீழ்க்கண்டவாறு மூன்று பரிசுகள் வழங்கப்பட்டன:

	ரூ.
முதல் பரிசு	2,500
இரண்டாம் பரிசு	1,500
மூன்றாம் பரிசு	1,000

(இ) 1968-69-இல் சிறு குடும்பத்தின் அவசியம் பற்றிய பிரச்சாரத்தில் சிறந்த நிகழ்ச்சிகளை நடத்தியமைக்க வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எலகிரி பலை ஊராட்சிக்கு 1970 நவம்பரில் ரூ. 3,000 பரிசு வழங்க அனுமதிக்கப்பட்டது.

(உ) ஒவ்வொரு ஆண்டும் செப்டம்பர் திங்களில் குடும்பநலத்திட்ட மதியரைவிழா (இருவார சிறப்பு விழா) கொண்டாடப்படுகிறது. இவ்விழாவின் வெற்றிகரமாக நடத்துவது குறித்து வளர்ச்சி வட்டாரத்திலுள்ள பணியாளர்களுக்கு ஊக்கமளிக்கும் நோக்கத்துடன், அவர்களுக்குக் கீழ்க்கண்டவாறு பரிசுகள் வழங்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும்:

- (1) ஆடவர் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சைகள் குறித்து குடும்பநலத்திட்ட மதியரை (இருவார) விழாவிற்காக வரையறுக்கப்பட்ட திட்ட இலக்குகளை அதிக வெள்ளிக் கோப்பை, அளவுக்கு எய்தும் ஊராட்சி ஒன்றிய பொறுப்பதிகாரிக்கு. ரூ. 100 மதிப்புடைய

[1971 அக்டோபர் 25]

- (2) மாவட்டத்தில் அதிக எண்ணிக்கையில் ஆடவர்களுக்கு கருத்தடை அறுவை சிகிச்சைகள் செய்யும் மருத்துவ அதிகாரிக்கு, ரூ. 100 மதிப்புடைய வெள்ளிக் கோப்பை.
- (3) மேற்கண்ட (1) இனத்தில் குறிப்பிட உள்ளவாறு ஊராட்சி ஒன்றிய நல வளர்ச்சி கல்வி அதிகாரிக்கு, ரூ. 100 மதிப்புடைய வெள்ளிக் கோப்பை.
- (4) மாவட்டத்தில் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சை செய்து கொள்வதற்காக அதிக எண்ணிக்கையில் ஆடவர்களைக் கூட்டி வரும் சமூக நலப்பணியாள ருக்கு ஊர் நல உதவியாளருக்கு, ரூ. 25 மதிப்புடைய வெள்ளிப் பதக்கம்.
- (5) மாவட்டத்தில், 'லூப்' பொருத்திக் கொள்ளவேண்டி, அதிக எண்ணிக்கையில் மகளிரைக் கூட்டி வரும் முக்கிய சேலுக்கு ஊர் நல உதவியாளருக்கு (பெண்), ரூ. 25 மதிப்புடைய வெள்ளிப் பதக்கம்.

சென்னை மாநகர் :

- (1) அதிக எண்ணிக்கையில் ஆடவருக்குக் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சைகள் செய்யும் மருத்துவ அதிகாரி, ரூ. 100 மதிப்புடைய வெள்ளிக் கோப்பை.
- (2) மாநகரில் சிறந்த குடும்ப நலத்திட்ட நிலையம், ரூ. 200 மதிப்புடைய கேடயம்.
- (3) அதிக எண்ணிக்கையில் நபர்களைக் கருத் தடை அறுவை சிகிச்சை செய்து கொள்ளுமாறு தூண்டி அவர்களைக் கூட்டிவரும் சென்னை மாநகராட்சியைச் சேர்ந்த சிறந்த நேரிடப் பணியாளர் அல்லது தொண்டு நிறுவனம் (நல வளர்ச்சிக் கல்வி போதிப்பவர் அல்லது நேரிடப் பணியாளர்), ரூ. 50 மதிப்புடைய வெள்ளிக் கோப்பை.

2. தேசிய அளவில், குடும்ப நலத்திட்டத்தின்கீழ் தன்னிகரற்ற பணியாற்றியமைக்காகப் பல்வேறு விருதுகளை இந்திய அரசு வழங்கி வருகிறது. அவை பின்வருமாறு:—

- (1) சிறந்த மாநிலத்திற்கான தேசிய விருது:
முதல் பரிசு .. சான்றிதழ், ஒரு கோப்பை.
இரண்டாவது பரிசு .. சான்றிதழ், ஒரு கேடயம்.
மூன்றாவது பரிசு .. சான்றிதழ், பாராட்டுப் பத்திரம்.

(2) மத்திய அரசின் சிறந்த நேரடி ஆட்சிப்பகுதிக்கான மொத்த பரிசு :—

சான்றிதழ் கோப்பை.

- (3) டில்லிக்குச் சிறப்புப் பரிசு ..
(ஆடவர்க்கான கருத்தடை அறுவை சிகிச்சையிலும் மகளிர்க்கு லூப் பொருத்துவதிலும் எய்திய சாதனை குறைந்தது 200 சதவீதமாக அல்லது ஆடவர்க்கான கருத்தடை அறுவை சிகிச்சையில் எய்திய சாதனை குறைந்தது 20 சதவீதமாக அல்லது மகளிர்க்கு லூப் பொருத் துவதில் எய்திய சாதனை 100 சத வீதமாக இருப்பின்).

சான்றிதழ், கேடயம்.

1971 அக்டோபர் 25]

(4) ஒரு ரயில்வே மண்டலம் சிறப்பாக சான்றிதழ், கேடயம். பணியாற்றியமைக்கு.

(5) பாதகாப்பு அமைச்சகத்தின் கீழ் ஒரு சான்றிதழ், கேடயம். பிரிவு சிறப்பாகப் பணியாற்றியமைக்கு.

(6) ஒரு தொண்டு நிறுவனத்தின்கீழ் சான்றிதழ், கோப்பை. குடும்ப நலத்திட்ட நிலையம் ஒன்று சிறப்புடன் பணியாற்றியமைக்கு.

(7) ஒரு தொழில் அரசுத் துறை நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த சிறந்த குடும்ப நலத்திட்ட நிலையங்கள்:

5,000 வரை மக்கள் தொகை உள்ள சான்றிதழ், பாராட்டுப் பகுதியிலிருக்கும் குடும்ப நலத் திட்ட நிலையம். பத்தரம்.

5,000 முதல் 20,000 வரை மக்கள் சான்றிதழ், கேடயம். தொகை உள்ள பகுதியிலிருக்கும் குடும்ப நலத்திட்ட நிலையம்.

20,000-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் சான்றிதழ், கோப்பை. தொகை உள்ள பகுதியிலிருக்கும் குடும்ப நலத்திட்ட நிலையம்.

(8) அதிக எண்ணிக்கையில் ஆடவர்க்குக் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சை செய்வதும் மகளிர்க்கு லூப் பொருத்துவதுமான ஒரு மருத்துவர்:

(அ) நபர் ஒருவர் அடிப்படையில் சான்றிதழ், ரூ. 5,000 பணம் பெற்றுக்கொண்டு அறுவை ரொக்கப் பரிசு. சிகிச்சை செய்யும் மருத்துவருக்கு.

(இ) அரசு ஆணைகளையொட்டி குறைந்த சான்றிதழ், ரூ. 5,000 எண்ணிக்கையிலான நபர்களுக்கு ரொக்கப் பரிசு. நபர்வாரி அடிப்படையில் பணம் பெற்றுக் கொள்ளாது அறுவை சிகிச்சைகளை செய்யும் மருத்துவர் ஒருவருக்கு.

(9) நாட்டில் சிறப்புடன் பணியாற்றிய.

(அ) ஒரு மாவட்டத்திற்கு சான்றிதழ், ரூ. 5,000 ரொக்கப் பரிசு.

(இ) ஒரு ஆரம்பச் சுகாதார நிலையத் திற்கு. ,,

(உ) ஒரு ஊராட்சிக்கு ,,

(10) சிறப்புடன் பணியாற்றிய

(அ) மலைத் தோட்டப் பகுதி 3 பரிசுகள்—(1) 5,000 வரை மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி. (2) 5,000 முதல் 20,000 வரை மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி. (3) 20,000-க்கு மேற்பட்டு மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி).

[1971 அக்டோபர் 25]

(இ) சுரங்கம் அமைந்துள்ள பகுதி .. 3 பரிசுகள்—(1) 5,000 வரை மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி. (2) 5,000 முதல் 20,000 வரை மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி. (3) 20,000-க்கு மேற்பட்டு மக்கள் தொகை உள்ள பகுதி).

(11) சிறந்த குடும்ப நலத்திட்டப் பயிற்சி சான்றிதழ் கேடயம். நிலையம்.

(12) லூப் பொருத்துவது அதிக அளவில் சான்றிதழ் கோப்பை. நடக்கும் யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதி.

(13) உயிரியல் மருத்துவத்தில் சிறந்த ரூ. 5,000 ரொக்கம். ஆராய்ச்சிப் பணி,

3. குடும்ப நலத்திட்டப் பணியில் ஈடுபட்டுள்ள கீழ்க்காணும் நபர்களுக்கும் நிலையங்களுக்கும் பரிசுகள் வழங்குவதற்கான செயற்குறிப்புளை சுகாதாரப் பணிகள் குடும்ப நலத்திட்ட இயக்குநர் அனுப்பியுள்ளார். அவை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளன :—

(1) ஒரு மாநிலத்திற்குள் சுகாதாரப் பணிகள்— ரூ. 500 மதிப்
சிறந்த மாவட்டம். குடும்ப நலத்திட்ட புடைய சுழற்
இயக்குநரால் தெரிந் கோப்பை.
தெடுக்கப்படவேண்டும்.

(2) சிறந்த மூன்று ஊராட்சி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவ ரொக்கப் பரிசு
கள் ரால் தெரிந்தெடுக்கப் கள்.
முதற் பரிசு ரூ. 2,500
இரண்டாம் பரிசு ரூ. 1,500
மூன்றாம் பரிசு ரூ. 1,000
படவேண்டும்.

(3) ஒவ்வொரு மாவட்டத்தி குடும்ப நலத்திட்டம், மகப் ரூ. 100 மதிப்
லும் சிறந்த நகர்ப்புற பேறு சிசு நல மாவட்ட புடைய கேட
நிலையம். அதிகாரியால் தெரிந் யம்.
தெடுக்கப்பட வேண்டும்.

(4) ஒவ்வொரு மாவட்டத்தி குடும்ப நலத்திட்டம், மகப் ரூ. 100 மதிப்
லும் சிறந்த ஆரம்பச் பேறு, சிசு நல மாவட்ட புடைய கேட
சுகாதார நிலையம். அதிகாரியால் தெரிந் யம்.
தெடுக்கப்பட வேண்டும்.

(5) இம் மாநிலத்தில் அதிக சுகாதாரப் பணிகள்— குடும்ப ரூ. 1,000
எண்ணிக்கையில் ஆடவர்க் நலத்திட்ட இயக்குநரால் ரொக்கம்.
குக் கருத்தடை அறுவை தெரிந்தெடுக்கப்பட
சிகிச்சை செய்யும் சிறந்த வேண்டும்.

(6) மாவட்டத்தில் அதிக குடும்ப நலத்திட்டம், மகப் ரூ. 250 ரொக்
எண்ணிக்கையில் ஆடவர்க் பேறு சிசு நல மாவட்ட கம்.
குக் கருத்தடை அறுவை அதிகாரியால் தெரிந்
சிகிச்சை செய்யும் சிறந்த தெடுக்கப்பட வேண்டும்.
மருத்துவர்.

1971 அக்டோபர் 25]

- (7) இம் மாநிலத்தில் அதிக எண்ணிக்கையில் மகளிர்க்குக் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சை செய்துள்ள சிறந்த மருத்துவர். சுகாதாரப் பணிகள்-குடும்ப நலத்திட்ட இயக்குநரால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 1,000 ரொக்கம்.
- (8) ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அதிக எண்ணிக்கையில் மகளிர்க்குக் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சை செய்துள்ள சிறந்த மருத்துவர். குடும்ப நலம், மகப்பேறு சிக் நல, மாவட்ட அதிகாரியால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 250 ரொக்கம்.
- (9) இம் மாநிலத்தில் அதிக எண்ணிக்கையில் மகளிர்க்கு லூப் பொருத்தியுள்ள சிறந்த மருத்துவர். சுகாதாரப் பணிகள்-குடும்ப நலத்திட்ட இயக்குநரால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 550 ரொக்கம்.
- (10) ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அதிக அளவு மகளிர்க்கு லூப் பொருத்தியுள்ள சிறந்த மருத்துவர். குடும்ப நலத்திட்டம், மகப்பேறு, சிக் நல மாவட்ட அதிகாரியால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 200 ரொக்கம்.
- (11) மாநில முழுவதிலும் கருத்தடை அறுவைச் சிகிச்சை செய்து கொள்ளுமாறு தூண்டி அதிக எண்ணிக்கையில் நபர்களைக் கொண்டுவந்துள்ள சிறந்த நேரிடப் பணியாளர். சுகாதாரப் பணிகள்-குடும்ப நலத்திட்ட இயக்குநரால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 200 ரொக்கம்.
- (12) ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் கருத்தடை அறுவை சிகிச்சைகள் செய்து கொள்ளுமாறு தூண்டி அதிக எண்ணிக்கையில் நபர்களைக் கொண்டுவந்துள்ள சிறந்த நேரிடப் பணியாளர். குடும்ப நலத்திட்டம் மகப்பேறு, சிக் நல மாவட்ட அதிகாரியால் தெரிந்தெடுக்கப்பட வேண்டும். ரூ. 100 ரொக்கம்.



Index to Tamil Nadu Legislative Assembly Debates

THIRD SESSION OF THE FIFTH LEGISLATIVE
ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

(21st 22nd, 23rd and 25th October 1971.)

Volume XI (Nos. 1 to 4).

	PAGES.
A	
ACCIDENTS—	
Fire in the slum behind Elephant Gate Police Station and the consequent hardships (C.A.) ...	324-325
ADULTERATION—	
Food adulteration cases launched in Mayuram ...	197-199
AGRICULTURE—	
Agricultural Refinance Corporation, assistance ...	14-15
Research Station at Salikulam (Ottapidaram), establishment ...	121-123
Seed Farms, establishment in Thanjavur and Tiruchirappalli districts ...	123-127
Soil-water Testing Centre in Bhavani taluk ...	22-23
Tractor Hiring centre, Peravoorani ...	213
AIR PORT—	
Construction of new buildings in Madras ...	312
ALAGARSAMY, THIRU S.—	
Police action on students of Xavier's College, Palayamcottai (A.M.) ...	228
ANANDANAYAKI, THIRUMATHI T. N.—	
Bus fare, increase (C.A.) ...	325-326, 331-332

A—cont.

ANANDANAYAKI, THIRUMATHI, T. N.—cont.

Chair's reference to the party to which he belonged before he became Speaker (Point of order) ...	139-140
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	39-42 145
Excise Bill, 1971	271-279 274-275 276, 277 278, 279
Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	362-365 367, 370 371-372 373 375-376 377 378-379 380
General Sales Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971	382-383
Prohibition (Suspension of Operations) Bill, 1971 ...	261
Refusal of permission by the Chair for a call-attention notice (Point of Information)	232
Thiru N. Kasiraman, joining New Congress	134-136 138,

ANBAZHAGAN, THIRU K.—

Reply to a supplementary question, clarification (Statement)	24-25
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	53-56

ANIMAL HUSBANDRY—

Poultry Units in rural areas, financial aid	300
--	-----

ARCHAEOLOGY—

Summer course—, details	289-290
--------------------------------	---------

B

BACKWARD CLASSES—

Municipal Council Election, reservation of seats for	293
--	-----

B—cont.

BANANA—

Export	...	...	...	...	...	...	...	313-315
Export Oriented Intensive Banana Cultivation Scheme, Coimbatore district	...	...	...	...	...	...	...	815-816

BILLS—

Excise Bill, 1971 :

Message from Governor	...	...	...	...	...	...	...	34
Int.	...	...	...	...	...	...	...	35
Consid.	...	...	...	...	...	...	...	269-282
Consid. Cl.	...	...	...	...	...	...	...	
Motion to pass	...	...	...	...	...	...	...	282
Passed	...	...	...	...	...	...	...	

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971, L.A. Bill No. 33/1971, withdrawn	...	...	...	...	...	...	...	31
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

Fleet Operators Stage Carriage s(Acquisition) Bill, 1971 :								
Message from Governor	...	...	...	...	...	...	...	31-32
Int.	...	...	...	...	...	...	...	32
Consid.	...	...	...	...	...	...	...	332-361
Consid. Cl.	...	...	...	...	...	...	...	362-381
Motion to pass	...	...	...	...	...	...	...	381
Passed	...	...	...	...	...	...	...	

General Sales Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971 :

Message from Governor	...	...	...	...	...	...	...	391
Int.	...	...	...	...	...	...	...	382
Consid.	...	...	...	...	...	...	...	382-383
Consid. Cl.	...	...	...	...	...	...	...	383
Motion to pass	...	...	...	...	...	...	...	383
Passed	...	...	...	...	...	...	...	

Payment of Salaries (Amendment) Bill, 1971 :

Int.	...	...	...	...	...	...	...	233
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971

Int.	...	...	...	...	...	...	...	34
Consid.	...	...	...	...	...	...	...	188,
								238-269
Consid. Cl.	...	...	...	...	...	...	...	269
Motion to pass	...	...	...	...	...	...	...	
Passed	...	...	...	...	...	...	...	

B—cont.**BIRTHDAY(S)—**

Periyar Ramaswamy's—, declaration as public holiday	305-307
V. O. Chidambaram Pillai,—declaration as public holiday	1-2
Business of the House	72-73

BOMMAN, THIRU K. H.—

Lands for landless people, Nilgiris district ...	307-308
--	---------

BUFFALOES—

Wild buffaloes, rearing	217
--------------------------------	-----

C**CALLING ATTENTION—**

Bus fare, increase	325-332
Fire accident in the slum behind Elephant Gate Police station and the consequent hardships ...	324-325

CHAIR—**Announcements—**

Notice given by Thiru K. T. K. Thangamani under Rule 57	324
Programme of Business of the House, decision of Business Advisory Committee	72-73
Thiru N. Kasiraman, joining New Congress	132-134 136, 138-139
B.O.H., change in order (M)	30-31
Panel of Chairmen	27

Rulings and Observations—**Adjournment Motions—**

Central Government's suggestion to merge regular income-tax with farm income-tax.

The Chair advised the Member to give notice under Rule 41 on the subject so that a statement could be made during the next meeting of the Assembly	323-324
--	---------

C—cont.**CHAIR—cont.**

Rulings and Observations—cont.

Adjournment Motions—cont.

Closure of Saradha Studio, Madras.

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion in the light of the statement of the Chief Minister

228

Dispute regarding bonus in textile mills.

The Chair advised the Member to give notice under Rule 41 on the subject so that a statement could be made during the next meeting of the Assembly

323-324

Hardship to City Slum-dwellers on account of heavy rains.

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion in the light of Chief Minister's statement

323

Police action on the pretext of Naxalite violence.

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion in the light of the Chief Minister's statement.

228

Police action on students of St. Xavier's College, Palayamkottai and the closure of the College.

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion in the light of the statement of the Minister for Education and Local Administration

231

Bills—**Introduction—**

On 21st October 1971, when the Chief Minister rose to introduce the Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971, a Member rose on a point of order and enquired whether the Bill which sought to regularise the ordinance which was *sub judice* could be permitted to be introduced

The Law Minister stated that whatever be the judgment on the issue before the Court about the Ordinance, inasmuch as the Bill was not before the Court and inasmuch as the Government had to replace the Ordinance by a Bill

C—cont.

CHAIR—cont.

Rulings and observations—cont.

Bills—cont

Introduction—cont.

as per the rules of procedure framed under the Constitution, there was nothing irregular in the Bill being taken up for consideration in the House.

The Chair held that there was no question of law involved in the introduction of the Bill. Quoting the relevant rule, the Chair further held that the stage of introduction of a Bill, after hearing the mover and the member who opposed it, the question had to be put without further discussion. He then called upon the Chief Minister to move for leave to introduce the Bill.

32-34

Business of the House—

Non-official Day—

On 21st October 1971, immediately after the Leader of the House moved for transaction of Official business on a Non-official Day, leaders of opposition parties complained that the Government were continuously depriving their right of Non-official Day.

The Chief Minister said that as they had to consider a very historic resolution that day, the opposition might withdraw their objection and they could have a Non-official Day on some other day.

The Chair observed that as per the rules of procedure, usually under certain circumstances such as during the discussion on the Budget and the discussion on the Governor's address, they did not have non-official days. If they wanted they could amend the rules to permit Non-official Days even under these circumstances ...

29-31

Call Attention Notice—

With reference to the complaint made by a Member of the Congress (O) party that all the notices given by her under Rule 41 had been rejected by the Chair and with reference to the request made by the Leader of that party that in all such cases it would be better for the Chair to call the Member concerned and explain why the

C—cont.

CHAIR—cont.

Rulings and observations—cont.

Call Attention Notice—cont.

notices had not been taken up, the Chair observed that the notices had been rejected in his Chamber for valid reasons. If an attempt was made to bring those matters rejected in his Chamber to the House, under some pretext or other, it would only mean that they were undermining the privileges and the lawful sacredness of the House. Thereupon the Leader of the party followed by the members of his party staged a walk-out.

In the course of the short discussion that followed the Chair observed that one of the Call attention notices related to rise in prices. It was a continuing problem and would not come under the rules governing Call Attention Notices.

Another notice was about the Prohibition Act. The Members had an opportunity to take part in the discussion on the relevant Bill that was about to be taken up for consideration.

Thus, the notices had been rejected as they were against the rules and it was not as if the Chair had to protect the Government only by rejecting these notices

232-238

Decorum.

Members should not argue among themselves. They should address the Chair

146

Expressions used in the House.

'Lawyer Member'—in the sentence '—the lawyer Members have failed to understand the fundamentals'—Deprecated

'Robbery'—in the sentence—'the public is of the opinion that all the Co-operative Societies are nothing but Co-operative robbery'—Deprecated.

'Shouting' in the sentence "Today people have shouted in favour of these amendments"—Held to be unparliamentary in that context

147

C—cont.**CHAIR—cont.**

Rulings and Observations—cont.

Call Attention Notice—cont.

Members' seat.

Allotment of seat to a Member (Thiru N. Kasiraman) who had resigned from the Congress (O) Party and joined the other Congress Party.

With reference to a point of order raised by a Member whether in the absence of a letter from the leadership of the concerned party that Thiru Kasiraman's resignation had been accepted, it was in order to allot a separate seat for him, the Chair observed that irrespective of whether his resignation had been accepted or not, at the request of the Member, he had been allotted a separate seat. As the party to which the Member had joined was not represented in the House an authenticated communication from the leader of that party about the admission of the Member to that party had become necessary. Apart from that, they need not attach too much importance to the name of a party as it was said that a rose by whatever name it was called smelt rose.

On 22nd October 1971, the Chair announced that he had received a letter from the Secretary, Tamil Nadu Congress Committee that Thiru N. Kasiraman had joined that party. In the course of the short discussion that ensued thereafter, the Chair made the following observations :—

“ As there was some confusion about the name of that party. Thiru Kasiraman himself, after consultation with the party leaders, may inform him the correct name of his party. As for the trends about defection from parties, it was a common feature noticed in respect of all parties. Though a party might temporarily feel satisfied about the defection from other parties to theirs, it was the policy of the party to which he belonged that they should enact legislation providing for recall of defecting members. The effective prevention of defection whether it be Parliament or Assembly Members—would be possible only by providing for recall of Members if the electorate wanted.”

C—cont.

CHAIR—cont.

Ruling and observations—cont.

MINISTERS' STATEMENTS—

Long statements :

After a Minister made a long statement in response to a Call Attention Notice, the Chair observed that if the Minister wanted to make such a long statement, he could place printed copies of the same on the table of the House

330

*Procedure—**Chief Minister's reading a letter addressed by the Chair to a Member :*

With reference to a point of order raised by a Member about the propriety of the Chief Minister's reading a letter written by the Speaker to a Member regarding the rejection of certain notices in the Speaker's Chamber, the Chair observed that information on such matters should have been sought in his Chamber and not in the House. The Chief Minister had only explained the position on behalf of the Chair.

236-237

Seconding amendments :

A Member should stand up and second the amendment

376

Point of clarification :

Members can seek clarifications at the end of the debate

363

Point of order :

Rising on a point of order, a Member pointed out that there was a contradiction between the statements made by a Minister outside and the one made within the House. The Chair ruled that it was not a point of order

332

*Speaker—**Identification with a party :*

On a point of order raised by a member whether the Speaker could identify himself with the party to which he belonged before his election as Speaker, the Chair observed as follows :

C—cont.

CHAIR—cont.

Ruling and observations—cont.

Speaker—cont.

Identification with a party—cont.

“ Though he was Speaker, the party to which he belonged was D.M.K. He had the same rights as the other Members of the party. As he had been elected as Speaker by all the parties, he had to hold the scales even among all of them and had to be impartial in the conduct of the proceedings. Apart from that, he continued to be a member of the party and he did not wish to hide that fact. It was not as if it was renunciation. He thanked the Member for giving him an opportunity to categorically declare his stand on the point ”

139-140

Walk-out—

With reference to the walk-out staged by the Congress (O) Party on the ground that several motions given notice of by the Party Members had been rejected by the Chair in his Chamber, the Chair observed :

“ From the way Members were allowed to take part in the discussion or Adjournment Motions, it would be quite evident that he had been so generous as to allow the discussion even though it was not strictly permissible under the rules, with the sole object that the Members should have opportunities to have their full say on all matters. It was a matter for consideration and decision by all parties concerned whether such walk-outs under some pretext or other were in order. Such walk-outs were in his view not directed against the Government, but were directed against the House and the Speaker.

Walk-outs should not be resorted to in a routine way. They are unnecessary and would not bring about anything. They should take part on the subject coming before the House. Without knowing the subject that came up for discussion, if they staged a walk-out, it was not in keeping with the dignity of the House.” ...

233-238

C—cont.

CHELLIAH, THIRU KUZHA—

Tractor hiring centre, Peravoorani, establishment.	213
--	-----

CINEMAS—

Picture houses, construction in public sector ...	203-205
---	---------

COLLEGES—

Arignar Anna Arts College, Wallajah, students' strike ...	292-293
Medical Colleges, opening ...	3-4
Tutorial Colleges, taking over by Government ...	197

CO-OPERATION—

Alanganallur Co-operative Cane Growers' Association, resolutions ...	119-121
Chingleput District Co-operative Supply and Marketing Society, irregularities ...	208-213
Co-operative Land Development Bank, assistance to self employment section ...	207-208

D**DAM—**

Construction across Musukanda river ...	206-207
---	---------

DENNIS, THIRU N.—

Coffee, price in hotels ...	7-9
Fire accident in the slum behind Elephant Gate Police station and the consequent hardships (C.A.) ...	324
Handloom goods, export ...	9-12
Housing Units under Housing Board, number ...	127-133
Summer Course in Archaeology, details ...	289-290
Water supply, Madhavaram Milk Project ...	317-318

DISEASES—

Jaundice, Vellore Jail ...	308
----------------------------	-----

DIVISION—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971 (Ratification) (R) ...	187-188
--	---------

D—cont.

DUR AISAMY, THIRU, S.—

Handloom Weavers' Co-operative Society, Tiruppur.	12-13
Headquarters Hospital, Coimbatore, shortage of instruments	199-200
Headquarters Hospital, Coimbatore, shortage of medicines	200-201
Pattas, grant	302-305
Quarters for industrial workers, Tiruppur	317
Radio sets, Harijan hostel, Tiruppur	201
Wild buffaloes—Rearing	217

DURAI MURUGAN, THIRU—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971 (Ratification) (R)	148-151
--	---------

E

ELECTRICITY—

Tariff rates for large and heavy industries	213-217
---	---------

EMPLOYMENT—

Self-employment seekers, help from Tamil Nadu Land Development Bank	207-208
---	---------

EXPORT—

Banana	313-315
Export-Oriented intensive banana cultivation scheme, Coimbatore district	315-316

F

FACTORIES—

Nylon nets factory, Madurai	300
-----------------------------	-----

FAMILY PLANNING—

Prizes for—, encouragement	294-300
----------------------------	---------

FISHERIES—

Trawlers for deep sea fishing	5-7
-------------------------------	-----

G

GANAPATHY, THIRU N.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971 (Ratification) (R)	59-63, 144, 145, 147
--	----------------------------

GANESAN, THIRU S.—

Tutorial College, taking over by Government ...	197
---	-----

GHERO(S)—

Ghero by farm workers, power board officials, Coimbatore district	24
---	----

H

HANDE, DR. H. V.—

Agricultural Refinance Corporation, assistance ...	14-15
Alanganallur Co-operative Cane Growers' Association, resolutions	119-121
B.O.H., change in order (M)	29
Bus fare, increase (C.A.)	326, 330-331, 332

Chief Ministers' agreement in the Chief Ministers' Conference to levy additional taxes in States. (Point of Information)	219
---	-----

Chingleput District Co-operative Supply and Marketing Society, irregularities	208-213
---	---------

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971 (Ratification) (R)	65-72 140-147, 152, 153, 154, 155, 156, 169, 170, 187, 188
--	--

Electricity tariffs for heavy and large industries.	213-217
---	---------

Excise Bill, 1971'	270-271'
---------------------------	----------

Fire accident in the slum behind Elephant Gate Police station and the consequent hardship (C.A.)	324, 325
---	----------

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition Bill), 1971	353-355
--	---------

Flour mills, total number	118
----------------------------------	-----

H—cont.HANDE, DR. H. V.—*cont.*

Heavy down pour of rains in Madras city and consequent hardship to people (A.M.)	320-321
Jaundice, Vellore jail	308
Opportunity to explain their call-attention and adjournment motions before the Chair gave its ruling	234
Party affiliation of Thiru N. Kasiraman, M.L.A., clarification about name (Point of order)	26-27
Police action in Gudalur (Nilgiris district) under the pretext of curbing Naxalite violence (A.M.)	222, 223
Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971	252-257 262-263
Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971, admissibility of introduction (Point of order).	32. 33-34
Reading on the floor of the House a communique from the Chair to an hon. Member, by the Hon. Chief Minister (Point of order)	236
Second Dairy Project, Madras	318-319
Thiru N. Kasiraman, joining New Congress.	137-138

HANDLOOMS—

Goods, export	9-12
Weavers Co-operative Society, Tiruppur	12-13

HARIJANS—

Radio sets for—hostels, supply	201
--------------------------------	-----

HOSPITALS AND DISPENSARIES—

Government doctors, permission for private practice.	109-112
Headquarters hospital, Coimbatore, shortage of instruments	199-200
Headquarters hospital, shortage of medicines	200-201
Medicines, supply to Primary Health Centre, Avalurpet	4

HOSTELS—

Harijan—, radio sets, supply	201
------------------------------	-----

HOTELS—

Price of coffee	7-9
-----------------	-----

H—cont.

HOUSING—

Quarters for industrial workers, Tiruppur	...	317
Units under Housing Board, number		127-133

I

INDUSTRIES—

Industrial Estates, starting of in Palladam	...	205-206
Small Scale, number registered		308-312

INTER-CASTE MARRIAGES—

Preference in Government Offices to children born out of—		112-117
---	--------	---------

IRRIGATION—

Dam across Coleroon river, construction	...	121
Manniar Irrigation System, maintenance	...	121

J

JAMES, THIRU J.—

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971		334-337, 871, 875, 376-377
--	--------	----------------------------------

K

KANDAPPAN, THIRU S.—

Constitution (Twenty-fourth amendment) Bill, 1971, Ratification (R)		57-59
---	--------	-------

KANDASWAMY, THIRU MANALI C.—

Constitution (Twenty-fourth amendment) Bill, 1971 Ratification (R)		63-65
--	--------	-------

KARIVENGADAM, THIRU M. V.—

Constitution (Twenty-fourth amendment) Bill, 1971 Ratification (R)		49-52
--	--------	-------

KARUNANIDHI, DR. M.—

B.O.H., change in order (M)		29
Chief Minister's agreement in the Chief Ministers' Conference to levy additional taxes		219-220
Excise Bill, 1971		35, 275-276, 277-278

K—cont.

KARUNANIDHI, DR. M.—cont.

Heavy down pour of rains in Madras city, and consequent hardship to people (A.M.)	321-323
Party affiliation of Thiru N. Kasiraman, M.L.A., clarification about name (Point of order)	26, 27
Payment of Salaries (Amendment) Bill, 1971	233
Police action in Pallipalayam, etc. under the pretext of curbing Naxalite violence (A.M.)	221-223 224-225, 226, 227, 228
Prohibition (suspension of operation) Bill, 1971	84 257-258 263-264
Reading on the floor of the House a communique from the Chair to an hon. Member (Point of order)	236, 237

KASIRAMAN, THIRU N.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971 ratification (R)	161
--	-----

KITTAPO, THIRU N.—

Joining New Congress	136
Birth day of Periyar Ramaswamy, declaration as public holiday	305-307
Dam across Coleroon river, construction	121
Family Planning, prizes for encouragement	294-300
Food adulteration cases launched in Mayuram in 1969-70	197-199
Government Doctors, permission for private practice.	109-112
Government High Schools, special coaching for weaker students	105
Manniar Irrigation System, maintenance	121
Nylon nets factory, Madurai	300
Reservation of seats for Backward Communities, Municipal Council election	293
Seed Farms, establishment in Thanjavur and Thiruchirappalli districts	123-127
Vegetables cultivation in Thanjavur district	23-24

K—cont.

KOTHANDARAMIAH, THIRU K. S.—

Constitution (Twenty-fourth amendment) Bill, 1971

Ratification (R)	...	...	...	...	...	56-57
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Medical colleges, opening	...	...	...	...	...	3-4
---------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Small Scale Industries, number registered	...	...	...	...	...	308-312
---	-----	-----	-----	-----	-----	---------

KUMARASAMY, THIRU K. N.—

Co-operative loans	...	...	...	...	...	15-20
--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Industrial estate, Palladam	...	...	...	...	...	205-206
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	---------

LANDS—

For landless people, Nilgiris district	...	...	...	...	...	307-308
--	-----	-----	-----	-----	-----	---------

Pattas, grant	...	...	...	...	...	302-305
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	---------

LATHEEF, THIRU M. A.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971,

Ratification (R)	...	...	...	...	...	36-39, 145,146
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------------------

Excise Bill, 1971	...	...	...	...	...	274
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971	...	...	...	...	...	240-246
--	-----	-----	-----	-----	-----	---------

LOANS—

Co-operative loans	...	...	...	...	...	15-20
--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------

LOCAL BODIES—

Reservation of seats for Backward Communities in Municipal Council election	...	...	...	...	...	293
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----

M

MADHAVAN, THIRU S.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971,

Ratification (R)	...	...	...	...	...	152-161
------------------	-----	-----	-----	-----	-----	---------

Excise Bill, 1971	...	...	...	...	...	269, 270 287-282
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	---------------------

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	...	...	...	...	...	366 368-369, 372-373, 374
---	-----	-----	-----	-----	-----	------------------------------------

M—cont.**MADHAVAN, THIRU S.—cont.**

Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971 ...	238-240
	258-262

Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971, admissibility of introduction (point of order) ...	32-33
---	-------

MALAICHAMY, THIRU P.—

Air Port, Madras, construction of new buildings ...	312
Sculpture, location of training centres	118-119
Telegrams in Tamil	13-14

MILK AND MILK PRODUCTS—

Madhavaram Milk Project, water supply for ...	317-318
Second Dairy Project, Madras	318-319

MILLS—

Flour, total number	118
----------------------------	-----

MINISTER'S STATEMENT—

Reply to a supplementary question, explanatory (statement by the Minister for Health, Thiru K. Anbazhagan)	24-25
---	-------

MOHAMED KADHER MOHIDEEN, THIRU S.—

Police action on students of Xavier's College, Pala- yamkottai	229-231
--	---------

MOHIDEEN, THIRU Thiruppur A. M.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	151-152
---	---------

MOTIONS :**Adjournment motions—**

Bonus dispute in Textile mills	323-324
---------------------------------------	---------

Central Government's suggestion to merge regular income-tax with farm income-tax	323-324
--	---------

Heavy down pour of rains in Madras City and consequent hardship to people	319-323
---	---------

Police action in Gudalur (Nilgiris district) under the pretext of curbing Naxalite violence ...	220-228
--	---------

Police action in Kadayampatti under the pretext of curbing Naxalites violence	220-228
---	---------

M—cont.

MOTIONS—cont.

Adjournment motions—cont.

Police action in Pallipalayam, etc., places under the pretext of curbing Naxalite violence	220-228
Police action in Sarada Studio, Madras under pretext of curbing Naxalite violence	223-228
Police action on students of Xavier's College, Palayamkottai	228-231
B.O.H., change in order	27-31

MUNUSAMI, THIRU R. R.—

Medicines, supply to Primary Health Centre, Avalurpet	4
Sheep Farms, location	105-109
Village Officers, appointment as full time Government officers	300-302

MUTHIAH, THIRU M.—

Agricultural Research Station at Salikulam (Ottapidaram), establishment	121-123
Air strip near Kayatharu, Conversion into Aviation Training Centre	313
Birthday of V. O. Chidambaram Pillai, public holiday	1-2
Government Offices, first preference to children born of inter-caste marriages	112-117

N

NACHIAPPAN, THIRU N.—

Dam across Musukunda river	206-207
-----------------------------------	---------

NEDUNCHEZHIAN, THIRU V. R.—

B.O.H., change in order (M)	31,381
Constitution (Twenty-fourth amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	35-36, 180-187
Police action on students of Xavier's College, Palayamkottai (A.M)	229-231
Thiru N. Kasiraman, joining New Congress (Pt of Information)	135-136, 137

O

OBITUARY REFERENCE—

Madhava Menon, Thiru K., former Minister ...	1
--	---

P

PALANISAMY, THIRU N. K.—

Tractor workshops in districts	20-22
---------------------------------------	-------

PAPERS LAID ON THE TABLE—

Abkari Ordinance, 1971	81
Agricultural Produce Markets Act, 1959, notifications	78,79,383
Agricultural Produce Markets (Amendment) Bill, 1971, with annexure	190
Beggar Rehabilitation Fund, contribution list.	190
Children Act, 1920, notification	77
Commission of Inquiry on Police firing at Tenkasi, Report	190
Constitution of separate panchayats, Kanyakumari district, errata	384
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, as introduced in Lok Sabha	190
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, as passed by Houses of Parliament	190
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Lok Sabha Debate	190
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, (Rajya Sabha Debate)	190
District Development Councils, Annual Report for 1965-66	81
District Municipalities Act, 1920, erratum to notification	79
District Municipalities Act, 1920, notifications.	79,384
Entertainments Tax Act, 1939, notifications ...	77
Entertainments Tax (Amendment) Bill, 1971.	283
Excise Bill, 1971	283
Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	283
General Sales Tax Act, 1959, notifications ...	76-78
	79, 189

P—cont.

PAPERS LAID ON THE TABLE—cont.

General Sales Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971	283
General Sales Tax (Fifth Amendment) Bill, 1971.	283
Indian Stamp Act, 1899, notification	80
Indian Stamp Rules, 1925, notification	190
Madurai City Municipal Corporation (Amendment and Extension of Term of Office) Bill, 1971.	283
Manufactured Drugs Rules, 1932, notification	384
Minimum Wages (Madras) Rules, 1953, notification	81
Motor Vehicles Taxation Act, 1931, notifications.	73,74,76, 77,189, 283
Panchayats Act, 1958, notifications	73,74,75, 76, 77, 78, 79, 189
Panchayats, errata to notifications	80,81
Panchayats in Kanyakumari district, errata to notification	190
Protation of offenders Act, 1958, notification	384
Prohibition Act, 1937, notification	77
Prohibition (Suspension of Operation) Ordinance, 1971	81
Public Service Commission Regulations, 1954, amendment	283
Public Service Commission Regulations 1954, notifications	75,190
Resume of work transacted by the Tamil Nadu Council	384

PERIYAR RAMASAMY—

Declaration of birth day of—as public holiday.	305–307
--	---------

POINT OF INFORMATION—

Chief Ministers' agreement in the Chief Ministers' Conference to levy additional taxes in States.	219
Refusal of permission by the Chair for a call-attention notice	232

P—cont.

POINT OF ORDER—

Party affiliation of Thiru N. Kasiraman, M.L.A., clarification about name, etc.	25-27
---	-------

PONNAPPA NADAR, THIRU R.—

B.O.H., change in order (M)	28-29
Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	145, 172-180
Party affiliation of Thiru N. Kasiraman, M.L.A., clarification about name (Point of order) ...	26
Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971 ...	188 246-249
Refusal of permission by the Chair for a call- attention notice (Point of information) ...	232
Thiru N. Kasiraman, joining New Congress ...	135, 136, 137, 139,

R

RAJA, THIRU, A. M.—

Central bus stand, Coimbatore town, construc- tion	196-197
Export-oriented intensive banana cultivation scheme, Coimbatore district	315-316
Soil-Water Testing Centre in Bhavani taluk ...	22-23
Trawlers for deep sea fishing	5-7

RAMACHANDRAN, THIRU S.—

Bus fare, increase (C.A. St.)	326, 329, 330, 331, 332
Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	332-334, 335, 356- 361, 365, 366, 377- 378, 379, 380-381

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 33 of 1971), introduced earlier and withdrawn	31
--	----

R—cont.

RAMAKRISHNAN, THIRU KUPPAL K. S.—

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill,
1971 348

RESOLUTION—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971,
ratification 35-72,
140-188

REVENUE DEPARTMENT—

Formation of new revenue division, Chingleput
district comprising Ponneri taluk, and Gummidipundi and Pennalurpet sub-taluks ... 201-202

S

SANGUMUTHU THEVAR, THIRU S.—

Bananas, export 313-315
Farm workers, ghero of Power Board officials ... 24
Picture houses, construction in public sector ... 203-205
Sanitary Inspectors, appointment as Health Officers
in Municipalities 293-294
Self-employment seekers, assistance from Co-operative
Land Development Bank, Tamil Nadu ... 207-208
Summer schools sponsored by University Grants
Commission, details 291-292

SCHOOL(S)—

Building at Kuppamettupatti 2-3
Government high schools, special coaching for
weaker students, ... 105
Summer—, sponsored by University Grants Com-
mission, details 291-292

SCULPTURE—

Training centres, location 118-119

SERVICES—

Government Officers, first preference to children
born of inter-caste marriages 112-117
Regional Joint Directors, Transport Department,
appointment 217-219

S—cont.**SERVICES—cont.**

Sanitary Inspectors, appointment as Health Officers on Municipalities	293-294
Village Officers, appointment as full time Government Officers	300-302

SHANMUGAM, THIRU P. U.—

Fire accident in the slum behind Elephant-Gate Police station and the consequent hardships (C.A. St.)	324-325
General Sales-Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971	382-383

SHEEP—

Farms, location	105-109
-----------------	---------

SOUNDARAPANDIAN, THIRU P.—

Iyangulam tank, Kosur, desilting	206
School building at Kuppamettupatti	2-3

STRIKE—

Students'—, Arignar Anna Arts College, Wallajah	292-293
---	---------

SUBRAMANIAM, THIRU A.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	45-49
---	-------

SUBRAMANIAM, THIRU K. M.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	52-53
Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	339-341, 362

SUNDARA BHARATHI, THIRU SOWDI, S.—

Thiru N. Kasiraman, joining new Congress (Pt. of Information)	134
---	-----

SUPPU, THIRU K.—

Police action in Sarada Studio, Madras under the pretext of curbing Naxalite violence (A.M.)	223-224
--	---------

SURENDRAN, THIRU M.—

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	344-345
Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971	249-250

T

TANK—

Iyankulam, desilting	...	...	...	...	206
----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

TELEGRAMS—

Tamil	...	...	...	...	13-14
-------	-----	-----	-----	-----	-------

THANGAMANI, THIRU K. T. K.—

B.O.H., Change in order (M)	...	...	...	27-28
-----------------------------	-----	-----	-----	-------

Bus fare, increase (C.A.)	...	...	...	326, 327, 328
---------------------------	-----	-----	-----	---------------

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (R)	...	...	...	161-172
---	-----	-----	-----	---------

Exercise Bill, 1971	...	...	...	279-281
---------------------	-----	-----	-----	---------

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	...	...	...	348-353, 367-368, 370, 371, 374, 379-380
--	-----	-----	-----	--

Police action in Pallipalayam, etc., under the pretext of curbing Naxalite violence (A.M.)	...	220, 221 222
--	-----	--------------

Thiru N. Kasiraman, joining new College pl. of Infir mation	...	...	...	135
---	-----	-----	-----	-----

THYAGARAJAN, THIRU E. S.—

Regional Joint Directors, appointment in State Transport Department	...	...	...	217-219
---	-----	-----	-----	---------

TRACTOR—

Workshops in districts	...	...	...	20-22
------------------------	-----	-----	-----	-------

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS—

Air strip near Kayatharu, Conversion into Aviation Training Centre	...	...	...	313
--	-----	-----	-----	-----

Bus fare, increase in (C.A.)	...	...	...	325-332
------------------------------	-----	-----	-----	---------

Central Bus stand, Construction in Coimbatore town	...	...	...	196-197
--	-----	-----	-----	---------

V

VADIVEL, THIRU S.—

Prohibition (Suspension of Operation) Bill, 1971	250-252
--	---------

V—cont.

VEERASAMI, THIRU N.—

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	341-344
Party affiliation of Thiru N. Kasiraman, M.L.A.	
Clarification about name, (point of order)	25
Thiru N. Kasiraman, joining new Congress (Pt. of Information)	136

VEGETABLES—

Cultivation in Thanjavur district	23-24
-----------------------------------	-------

VENKATASWAMY, THIRU B.—

Poultry Units in rural areas, financial aid for	300
---	-----

VEZHAVENDAN, THIRU K.—

Constitution (Twenty-fourth Amendment) Bill, 1971, Ratification (li)	42-44
Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	337-339
New Revenue division, Chingleput district comprising Ponneri taluk and Gummidipundi and Pennalurpet sub-taluks	201-202

VILLAGE OFFICERS.—

See Services.

W

WAHAB, THIRU K. A.—

Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971	346-347
Students' strike, Arignar Anna Arts College, Wallajah	292-293

WATER-SUPPLY.

Madhavaram Milk Project	317-318
-------------------------	---------

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

Messrs. Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
The City Book Co., Mylapore, Madras-4.
Messrs. Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
Messrs. New Century Book House (Private) Limited, Madras-2.
Messrs. P. Varadachari & Co., Madras-1.
Messrs. C. Subbiah Chetty & Sons, Madras-5.
Sri S. S. Srinivasaraghavan, Royapettah, Madras-14.
The Educational Agencies, Book-sellers, Madras-1.
The Universal Book House, Moore Market, Madras-3
Messrs. C. Sitaraman & Co., Madras-14.
Messrs. Mohan Pathipagam and Book Depot, Madras-5.

IN MUFASSAL OF TAMIL NADU.

Sri E. M. Gopalakrishna Kone, Madurai, Madurai district.
Sri A. Venkatasubban, Vellore, North Arcot district.
Messrs. Bharatha Matha Book Depot, Thanjavur, Thanjavur district
Messrs. P. V. Nathan & Co., Kumbakonam, Thanjavur district.
Messrs. Appar Book Stall, Thanjavur.
Messrs. P. N. Swaminathasivam & Co., Pudukkottai, Tiruchirappalli district
Messrs. S. Krishnaswami & Co., Tiruchirappalli district.
Messrs. Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli district.
Sri S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli, Tirunelveli district.
**Messrs. Nellai Puthaga Nilayam, Book-sellers 10, Thana Muna Buildings,
Tirunelveli Junction.**
Sri B. Aruldoss, Villupuram Town, South Arcot district.
Sri V. B. Ganesan, Villupuram, South Arcot district.
Messrs. Vasantham Stores, Book-sellers, Cross Cut Road, Coimbatore.
Messrs. Mercury Book Company, 223, Raja Street, Coimbatore.
**Sri S. M. Jagannathan, Book-sellers and Publishers, Nagercoil. Kanya-
kumari.**
Messrs. A. K. Chandriah Chettiar and Sons, Salem-1.
Messrs. Meenakshi Pathippagam, Pudukkottai.
Messrs. K. V. Narayana Iyer and Sons, Dindigul, Madurai district.
Messrs. Balaji Book House, Vellore, North Arcot district.
Messrs. Jayakumari Stores, Nagercoil, Kanyakumari district.
Messrs. Baby Stores, Book-sellers, Villupuram, South Arcot district.
Messrs. Dinamani Stores, Coimbatore-18.
**Messrs. Bharathi Puthaga Nilayam, Publishers and Book-sellers, 1-B. Town
Hall Road, Madurai-1.**

IN OTHER STATES.

Messrs. Jain Book Agencies, New Delhi-1.
Messrs. International Book House, Trivandrum.
Messrs. Firma K. L. Mukhopadhyay, Calcutta-12.
Messrs. Book Links Corporation, Narayanaguda, Hyderabad-29.
Messrs. The Book Syndicate, Hyderabad-1.
Messrs. Labour Law Publications, Hyderabad.

PUBLISHED UNDER RULES 224 AND 267 OF THE TAMIL NADU
 LEGISLATIVE ASSEMBLY RULES AND PRINTED BY THE DIRECTOR OF
 STATIONERY AND PRINTING, MADRAS.

MADRAS



[திரு. மா. வெ. கரிவேங்கடம்] [1971 அக்டோபர் 21]

பாராளுமன்றமே செய்வதா என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் தெளிவாகப் பாராளுமன்றத்திற்கு அந்த அதிகாரம் இல்லையென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஒரு புரட்சிகரமான இடைத் தேர்தலுக்குப் பிறகு பெரும் பான்மை கிடைத்திருக்கிறது. ஆகவே, அதே நிதிபதிகளின் தீர்ப்பைப் பார்க்கும்பொழுது அதிகாரம் உண்டா இல்லையா என்பதுகூட, இந்த ராட்டிபிகேஷன், இந்தத் திருத்தங்கள் நிறைவேறி, திருத்த மசோதா நிறைவேற்றப்பட்டு, ஜனாதிபதியின் அங்கீகாரம் பெற்றபிறகு, சட்டமாகிய பிறகு கூட மீண்டும் தலைமை நீதி மன்றத்திற்கு இந்தப் பிரச்சினையை எடுத்துச் சென்றால்கூட ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை.

எது எப்படியிருந்தாலும், நம்முடைய சமுதாயத்திலேயும் சரி, மற்றப் பொருளாதாரத் துறையிலேயும் சரி சமத்துவம் நிச்சயமாக நிலை நாட்டப்பட வேண்டும். ஏற்கனவே மாநில சட்ட அவைகளினால் செய்யப்பட்ட பல்வேறு சட்டங்கள், மக்களுக்கு நன்மைகள் செய்யவும், ஏழை எளிய மக்கள் வாழ்க்கை வசதி பெருகவும் வேண்டும் என்ற நல்லெண்ணத்தினால் செய்யப்பட்ட சட்டங்களெல்லாம் அரசியல் சட்டத்திற்கு முரணானவை என்று, உயர்நீதி மன்றமும், தலைமை நீதி மன்றமும் அது சரியானது அல்ல என்று தள்ளுபடி செய்திருக்கிறது. நாம் செய்யக்கூடிய நன்மைகளைச் செயலற்றதாக்கியிருக்கிறது. ஆகவே அத்தகைய தடைக் கல்லை, முட்டுக்கல்லை, இடைஞ்சல்களை அசற்றும் ஒரு திருத்தமாக அமைந்திருப்பதால் இந்தத் திருத்தத்தை உளமார, மனமார வரவேற்று என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்து அமைகின்றேன், வணக்கம், நன்றி.

* THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Mr. Deputy Speaker, Sir, I wholeheartedly and unreservedly support the motion brought forth by the Hon. Minister for Education ratifying the amendments to the Constitution of India falling within the purview of the proviso to Article 368 thereof, etc.

Sir, in supporting this motion I fully realise the responsibilities I hold as a Member of Congress (O). It is with great pleasure I am supporting it because for any progressive action by a Government, the Constitution should not be an impediment. That has been the view of many of us many years ago. Who are the representatives of the people? If Parliament is not the representative of the people, there is no other institution that can be representative of the people. The Parliament that is constituted by the electorate elected under the system of adult franchise should be the supreme authority in any country. And here, the Parliament being the supreme authority, whatever the decisions of the Judiciary be, whatever its rulings be, it should be the duty and it should be the prerogative of Parliament to amend Acts, frame Acts or change Acts or do away with Acts according to

1971 அக்டோபர் 21] [Thiru K. M. Subramaniam]

the developing stage of the society, according to the changing conditions of the Society. The society cannot be stagnant, it cannot be static. So, I wholeheartedly support the amendment.

Not only this, but some hon. Members were speaking about fundamental rights. I can assure you, Sir, fundamental rights are the fundamental rights of 52 crores of people according to me, but not the fundamental rights of a few propertied classes or the fundamental rights of a privileged class. So, whatever happens, we have to see that the Constitution should be so amended so that a good Government, a democratic Government will have full power to do what the people want to be done. So, I wholeheartedly support this motion.

The other reason why I am supporting this amendment is that there is a feeling that by not supporting such amendment, we are actually putting an impediment in the way of the ruling party, in the way of the Central Government or other Governments executing many progressive measures. I want to provide all tools necessary to the Government for good work for the amelioration of the 95 per cent of the so-called poor people. Of course, when we provide them the tools, if any amendment is necessary to the Constitution, it has to be done. I can only say this much that after giving the tools necessary for a good Government, after providing a massive majority to the Centre, after providing all the things which a good Government want to achieve good things, they cannot come and say 'unemployment problem is increasing, prices are increasing, we are helpless, we are not able to do this, we are not able to do that'. We want to give all the tools necessary for a good Government including the supporting of the amendments that have now come before us and ratifying the same, so that good Government can do very good work for the people.

I have been told about the various cases which have come up during the twenty years of working of this Constitution. I can say that the Constitution was framed by people elected by a limited franchise. But they did a good thing when they framed the Constitution. They gave adult franchise without fear or favour. Now we have got the Constitution. We have got the Parliament representing the people and when the Parliament is representative of all adult people it should have overall powers to amend the Acts. Of course, the Judiciary is there to give rulings, to give judgments on the amendments made. They may be independent, but they cannot control Parliament which is the supreme authority. Thank you, Sir.

திரு. நீ. அன்புச்செழியன் : மதிப்பிற்குரிய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அவையின் முன்னவர் அவர்கள் இன்றைய தினம் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கும் முகத்தான் சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல முன் வருகிறேன்.